AÉRO JOURNAL

N°28
BIMESTRIEL
DÉC.02 - JAN.03

" BODENPLATTE "
1er janvier 1945
OPÉRATION DE LA DERNIÈRE CHANCE

THE LAST BATTLE OF THE BATTLE

CAMOUFLAGE ET MARQUES
LES ESSAIS DE L'US NAVY

COCARDES SUR LE FUJI YAMA

LES BUFFALO BELGES

LES FILS D'HORUS
LA ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

M 04873 - 28 - F: 6,55 € - RD
Belgique : 7,4o euros

NE RATEZ PAS LE DÉCOLLAGE
DANS VOS KIOSQUES LE 16 DÉCEMBRE

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Si les faits sont têtus,
les légendes sont tenaces

Qui d'entre nous n'a jamais entendu parler des colonnes de réfugiés mitraillés par des avions italiens en traversant les ponts de la Loire ?
D'éminents chercheurs ont beau avoir tenté d'expliquer que les bombardiers italiens de l'époque (Fiat BR.20) n'avaient pas la capacité de franchir les Alpes et de remonter jusqu'à Montargis ou Orléans avec leur charge offensive, rien n'y a fait. D'ailleurs, des témoins dignes de foi ont formellement reconnu les cocardes vert-blanc-rouge sur les avions, marques de nationalité qui, soit dit en passant, n'étaient plus en vigueur dans la Regia Aeronautica à cette époque... Mais, peu importe. Selon l'homme qui connaît l'homme qui a vu l'ours, il s'agissait d'avions opérant au sein d'une unité secrète basée en Belgique.
Mettons-nous une minute dans la peau d'un civil qui, avec sa famille, fuit l'avance inexorable de la Wehrmacht et franchit un pont de la Loire. Brutalement, des avions surgis de nulle part mitraillent la colonne de réfugiés dont il fait partie. D'abord, visent-ils exclusivement les civils ou les colonnes militaires qui montent au front en sens inverse ? Passons. Ce civil, donc, fait comme tout le monde. Il plonge la tête la première dans le premier fossé venu. Quand on a le nez dans les pissenlits, il est assez difficile de regarder les avions qui vous mitraillent. Il est vraisemblable que le souci d'identifier lesdits avions n'est pas la priorité du moment. Quand tout danger est écarté, notre civil se relève et, à ce moment, un homme crie : « Salauds d'Italiens », ou quelque épithète du même genre, en levant un poing rageur vers le ciel désormais vide. Un cri rapidement repris en chœur par les survivants qui comptent leurs morts et leurs blessés.
La légende est née. Mais, elle n'est pas née par hasard. Pourquoi, en effet, ne pas avoir accusé les Allemands, alors que tout porte à croire que ce sont eux qui sont responsables de ces attaques ? Une hypothèse peut être avancée.
L'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, a été ressentie comme un « coup de poignard dans le dos », selon les termes de François Poncet, ambassadeur de France auprès du comte Ciano. Depuis le début du siècle, l'immigration italienne en France avait été suffisamment importante pour que des noms à terminaison en « o » ou en « i » se soient enracinés sur notre territoire. Leur loyalisme à la République française n'a jamais été remis en cause. Plus que n'importe quels autres Français de souche (mais il faudra que l'on m'explique ce que ce terme signifie), ils se sont sentis trahis par leurs lointains cousins. Comme Nicola Malizia l'a souligné dans son article paru dans le précédent numéro, les plus vindicatifs contre les aviateurs italiens abattus ont été des gens qui parlaient un italien impeccable. Curieux hasard.
Mais, il n'était point nécessaire d'être fils ou petit-fils d'émigré italien pour avoir été révolté par l'attitude de Mussolini. L'Allemand était notre ennemi, l'Italien notre ami. Le 10 juin fut pour beaucoup une véritable trahison. Il ne pouvait y avoir que des traîtres pour mitrailler des convois de réfugiés.
Pour résumer brièvement, tandis qu'aux terrasses des cafés parisiens en juillet 1940, les bons Français de pure souche estimaient que les Allemands étaient « corrects », dans nos campagnes, le salaud de service était l'Italien. Les premiers étaient nos vainqueurs, les seconds des charognards opportunistes.
Rappelons seulement que les déportations dans les camps de la mort et les exécutions massives furent l'œuvre des Nazis, pas des fascistes italiens.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 28 – Décembre 2002 - janvier 2003

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 41400306330002S.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : Euro 6.00 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41 ; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 « Bodenplatte »
Opération de la dernière chance
Pour tenter de reprendre l'initiative à l'Ouest, la Luftwaffe lance une vaste opération de sa chasse sur les terrains alliés. Mal préparée, mal exécutée, l'affaire se termine par un désastre de première grandeur – un coup fatal dont la *Jagdwaffe* n'avait pas besoin à un moment où l'issue de la guerre ne faisait déjà plus l'ombre d'un doute.

35 Le GC III/6 (3ème partie)
Suite et fin de l'histoire du GC III/6, qui nous entraîne de novembre 1942 à mai 1945, de l'Afrique du Nord à la libération de la France.

40 The last battle of the Battle
Malgré les terribles pertes qu'il a subies en mai-juin, le Fairey Battle reprend du service pendant la bataille d'Angleterre – un rôle ingrat, mais vital.

46 Cocardes sur le Fuji Yama
Après la capitulation japonaise, un corps expéditionnaire allié est envoyé sur place pour assurer le maintien de l'ordre.

51 Camouflage et marques
Juste avant la guerre, l'US Navy confie à un artiste renommé le soin de concevoir des camouflages de rupture pour ses avions. Leur efficacité n'a pas été à la hauteur de leur esthétique.

56 L'histoire ratée des Buffalo belges
Pour avoir manqué le dernier bateau, les Buffalo belges vont connaître un triste sort : certains vont pourrir aux Antilles tandis que les autres joueront le rôle de la patate chaude entre différents services.

62 Les fils d'Horus
La Royal Egyptian Air Force dans la Seconde Guerre mondiale (1)
La position de l'Égypte entre 1939 et 1945 a été très ambiguë. Tantôt neutre, tantôt coopérative, elle a surtout cherché à se libérer du joug colonial britannique.

Pour tenter de rétablir une situation très compromise à l'Ouest, la Luftwaffe déclenche l'opération «Bodenplatte» le 1er janvier 1945. En raison d'une mauvaise planification, elle se solde par un échec cuisant dont la chasse allemande ne se remettra jamais.

Ci-dessus :
un Bf 109G-14 de la 12./JG 53 se prépare à partir en mission, à Kirrlach, le 13 janvier 1945. Étrillé pendant « Bodenplatte », le IV./JG 53 perdra son commandant de groupe le lendemain de l'opération à la suite d'un combat contre des P-47 !
(Collection J.V. Crow)

Rolf Steiner

Dans le courant du mois d'octobre 1944, le *Reichsmarschall* Hermann Göring demande au *Generalleutnant* Adolf Galland, qui assume alors les fonctions de *General der Jagdflieger* (général des pilotes de chasse), de constituer d'importantes réserves d'avions de chasse sur le front Ouest en vue d'une grande bataille aérienne – forcément, pour ce mégalomane invétéré, la plus grande bataille aérienne de tous les temps.

Cependant, depuis déjà la fin de l'année 1941, la Luftwaffe n'a plus les moyens matériels de tenir la supériorité aérienne. En jouant aux chaises musicales, ce que certains ont appelé la « tactique de l'essuie-glace », la chasse allemande est souvent parvenue à faire régner sa loi dans les airs, mais seulement de manière temporaire et sur un secteur limité. Comme ni la Luftwaffe, ni la Wehrmacht, n'ont plus la capacité à exploiter cette supériorité, il ne faut pas longtemps pour que celle-ci bascule à nouveau dans le camp adverse. D'où l'idée d'avoir recours au « grand coup » (*der große Schlag*) – une idée

BODENPLATTE

OPÉRATION DE LA DERNIÈRE CHANCE

qui ne date pas d'hier, puis qu'elle a été mise en pratique à tous les débuts de campagne, de la Pologne à la Russie, avec d'ailleurs des résultats très variables.

Galland, en réorganisant les unités de chasse et en bénéficiant d'une production comme jamais les usines aéronautiques allemandes n'en avaient connue, parvient à masser près de 3 000 chasseurs aux frontières du Reich dans la perspective de ce nouveau « grand coup ». Il ne reste plus qu'à attendre le moment favorable pour lancer cette armada contre les aviations alliées. Mais, Hitler a d'autres idées en tête.

LES PRÉPARATIFS

Une opération politique ?

En effet, le Führer vient d'accoucher d'un plan audacieux, visant à reprendre l'initiative en montant une contre-attaque à travers les Ardennes dans le but avoué de prendre Anvers, un port absolument indispensable aux Alliés pour alimenter leurs troupes sur le front Ouest. En fait, il n'est pas certain que cette contre-offensive ait jamais eu un objectif militaire. Hitler, qui espère encore signer une paix séparée avec les Occidentaux, de manière à regrouper ses forces à l'Est, est

Bodenplatte

Depuis le débarquement, l'écrasante supériorité aérienne alliée contraint la Luftwaffe à soigneusement protéger ses avions au sol.
Ici, un Bf 109K-4 du III./JG 77 dans la neige de Düsseldorf, en décembre 1944.
(Collection privée)

surtout décidé à montrer aux Alliés que la conquête de l'Allemagne ne sera pas une promenade de santé, que la Wehrmacht reste un adversaire de taille et que, de toute façon, la guerre ne sera pas terminée de si tôt. Hitler vise de manière directe l'opinion publique américaine, qui aimerait bien que ses « *boys* » en finissent avec cette guerre et rentrent à la maison. Tous les coups portés aux Américains et tout grain de sable introduit dans leur belle mécanique huilée sont de nature à favoriser son entreprise qui consiste à

La situation désespérée à l'Est rendait irréalisable le rêve d'une quelconque offensive à l'Ouest.

enfoncer un coin entre les Occidentaux et les Soviétiques, et même entre les Britanniques et les Américains.
La grande bataille aérienne se transforme en grande bataille terrestre, avec toutes les conséquences que cela implique pour la Luftwaffe.
À cette époque, cependant, Galland n'est plus vraiment en cour auprès du haut-commandement de la Luftwaffe et l'emploi des milliers de chasseurs qu'il a patiemment rassemblés sur le front Ouest n'est déjà plus de son ressort. Son franc parler, ses continuelles prises de bec avec Göring et surtout les intrigues de quelques officiers ambitieux lui ont attiré certaines inimitiés de gens bien placés, à commencer par le *Generalmajor* Dietrich Peltz, *General der Kampfflieger* (général des pilotes de bombardement). Celui-ci, récemment promu à la tête du II. *Jagdkorps*, se trouve en position de commander toute la chasse à l'Ouest, bien que cet ancien « bombardier » n'ait aucune expérience en matière d'aviation de chasse. Mais, Galland a un autre ennemi, l'un de ses subordonnés, l'*Oberst* Gordon Mc Gollob, qui vise sa place en fricotant avec le *Reichsführer-SS* Heinrich Himmler. Gollob est nommé *Jäger-Sonderstab* (état-major spécial de la chasse) pour l'offensive des Ardennes, sous les ordres directs de Peltz. Galland est donc mis totalement hors du coup.
Or, ce dernier a une vision moins « politiquement correcte » de la situation [1] :

« Au milieu du mois de novembre, j'ai reçu l'ordre de préparer les unités de réserve pour une grande bataille défensive à l'Ouest et de les former en conséquence. En fait, il était impossible de se conformer à cet ordre en raison du faible niveau d'entraînement des pilotes et de la pénurie de carburant qui empêchaient de poursuivre l'entraînement. Ce ne fut que début décembre que je fus informé de la prochaine offensive des Ardennes. La situation désespérée à l'Est rendait irréalisable le moindre rêve d'une quelconque offensive à l'Ouest. Mais, à cette époque, mon opinion était à peine tolérée... Je n'ai jamais compris comment une telle masse de chasseurs pouvait être concentrée sur des terrains totalement inadaptés à l'Ouest. Sans exception, chaque Gruppe *alignait alors environ soixante-dix appareils et leur taille les empêchait d'être dispersés sur les aérodromes disponibles. Il n'existait aucun terrain avancé, et pourtant toutes les unités, à l'exception des JG 300 et 301, devaient être déployées à l'Ouest. L'OKL* [*Oberkommando der Luftwaffe* – haut commandement de la Luftwaffe] *et le* Luftwaffenkommando West *insistaient sur la nécessité de disperser à l'extrême les unités. Organiser une défense coordonnée au sol et assembler dans les airs de telles formations étaient tout simplement impossibles. J'ai réussi à négocier un compromis, permettant un certain contrôle logistique au sol. Je n'ai appris les véritables projets à l'Ouest qu'au début décembre. J'était très inquiet pour trois raisons : 1) une offensive à l'Ouest était absurde, alors qu'elle était une nécessité absolue à l'Est; 2) Je savais qu'un entraînement insuffisant et le manque d'expérience des commandants d'unité se traduiraient par un échec des efforts de la chasse; 3) Dans ces conditions, le* große Schlag *était tout simplement impossible. »*

Opération « Bodenplatte »

Ce n'est évidemment pas l'avis de Peltz qui se met au travail pour préparer l'opération de la dernière chance, avec le soutien inconditionnel de Gollob. Terminée l'idée

[1] Journal personnel d'Adolf Galland, cité dans *JV 44, the Galland Circus* – R.Forsyth – Classic Publications, 1996.

d'une grande bataille aérienne, l'opération est désormais destinée à appuyer la percée de la Wehrmacht et de la SS dans les Ardennes. D'une manière logique dans cette perspective, Peltz s'arrête sur une sortie en masse de la chasse contre les terrains alliés en Belgique et aux Pays-Bas. Non seulement, cette solution permet de bénéficier de l'effet de surprise, mais elle est aussi beaucoup plus économique en termes de consommation de carburant et de pertes que des actions répétitives mettant aux prises quotidiennement la chasse allemande à des formations alliées numériquement supérieures.

Le 15 décembre, Peltz réunit les chefs des commandements intermédiaires sous sa coupe et les *Kommodores* des unités dont ils dépendent dans son PC d'Altenkirchen. Adolf Galland, sans surprise, n'a pas été convié à cette réunion [2]. Sous les yeux ébahis de son assistance, Peltz dévoile son plan. Dès l'amélioration des conditions météo, au petit matin, les formations de chasse fonceront vers leur objectif, en observant un strict silence radio, guidées par des Ju 88 et Ju 188 qui assureront la navigation. Onze aérodromes ont été retenus comme objectifs. Les unités dépendant de la 3. *Jagddivision* (*Oberst* Grabmann : JG 1, JG 6, JG 26, JG 54 et JG 77) attaqueront les bases britanniques au nord et celles dépendant du *Jafü Mittelrhein* (*Oberst* Handrick : JG 2, JG 4 et JG 11) les bases américaines au sud, tandis que la JG 53, dépendant de la 5. *Jagddivision* (*Oberst* Hentschel), s'occupera de Metz. Un groupe de la KG 51 (sur Me 262) et un de la SG 4 participeront également à l'opération. Celle-ci est baptisée « Bodenplatte » (chape, fondations) par Göring soi-même.

La bataille des Ardennes

La contre-attaque dans les Ardennes commence à l'aube du 16 décembre, mais le mauvais temps empêche la Luftwaffe d'intervenir – le point positif, pour les armées allemandes, c'est qu'il empêche aussi l'aviation alliée de se manifester. Le 17 décembre, un vaste combat aérien met aux prises près de 500 chasseurs allemands à des forces très supérieures en nombre de P-47 et de P-38 de la 9th *Air Force*. Les Américains revendiquent 68 victoires pour la perte de 16 des leurs, mais la chasse allemande laisse 55 pilotes tués ou portés disparus dans cette affaire. Dans l'optique du « grand coup », le moins que l'on puisse dire, c'est que ces pertes tombent mal.

Toutefois, on peut se poser la question de savoir pourquoi cette opération n'a pas été déclenchée dès le 17 décembre et pourquoi la Luftwaffe a laissé l'initiative aux Alliés. Ce retard est et reste inexpliqué, car le temps ne joue pas en faveur de la Luftwaffe. Celle-ci perd 63 pilotes de chasse en combat le 23 décembre, 71 le 24 décembre et encore 49 le jour de Noël [3].

Il se peut que cette temporisation soit la conséquence d'une mauvaise planification de la part du II. *Jagdkorps*. Néanmoins, on ne peut pas écarter la question de la logistique. Pour une action d'une telle envergure, la Luftwaffe a besoin de carburant, beaucoup de carburant, or, celui-ci fait terriblement défaut depuis que la 8th *Air Force* s'intéresse de près aux raffineries allemandes. Avec un réseau routier et ferroviaire sous la surveillance constante des chasseurs-bombardiers alliés, on peut imaginer que l'acheminement d'importants stocks d'essence jusqu'aux terrains d'aviation ne puisse pas se faire rapidement.

Le 23 décembre, les conditions atmosphériques s'améliorent et l'aviation alliée sort en masse. Côté allemand, les renforts ne parviennent plus en première ligne, le carburant manque et l'offensive s'essouffle. Le 26 décembre, les *Panzer* ont pénétré à plus de 110 km dans les lignes alliées, mais ils n'iront pas plus loin. La 2. *Panzerdivision* est bloquée à Celles par la 2nd *Armored Division* américaine et quatre jours plus tard, la dernière tentative pour refermer le corridor de Bastogne échoue. L'initiative a changé de camp et « Bodenplatte » n'est toujours pas déclenché. La plupart des *Kommodores*, qui sont repartis vaquer à leurs affaires courantes, pensent que l'opération est annulée.

Un Bf 109G-14, probablement du III./JG 53, est poussé à couvert d'un sous-bois.
(Collection G. Botquin)

VEILLÉE D'ARMES

Varus, rends-moi mes avions !

Trois messages codés seront envoyés aux unités pour signaler le déclenchement de « Bodenplatte ». Le premier est « Varus », suivi d'un nombre qui indique la date, le second est « Teutonicus » qui autorise les *Kommodores* à dévoiler le plan à leurs pilotes. Enfin, le message codé « Hermann » (choisi par hasard ?) doit préciser l'heure d'attaque.

Dans les jours qui précèdent la saint-Sylvestre, le personnel des unités retenues pour « Bodenplatte » voient arriver un ou deux Junkers Ju 88 de chasse de nuit ou Ju 188 de reconnaissance, qui restent stationnés sur leur terrain sans explication. Des citernes de carburant arrivent régulièrement pour remplir les cuves à un niveau jamais atteint depuis plusieurs mois. Le personnel se doute que quelque chose de « gros » est en préparation.

[2] Jochen Prien (in *Jagdgeschwader 53*, vol. III – Schiffer, 1998), s'appuyant sur les témoignages de Julius Meimberg et Helmut Bennemann, fait mention de son apparition à cette conférence. Cependant, selon son journal personnel (R. Forsyth, op.cit.), c'est par pur hasard que Galland a appris le déclenchement de l'opération lors d'un briefing au PC du II. *Jagdkorps* le 31 décembre.

[3] Ne sont pas incluses les pertes des JG 300 et 301 – Source : Werner Girbig (*Start im Morgen-Grauen* – Motorbuch Verlag, 1975).

Bodenplatte

Le calme avant la tempête à B.78 Eindhoven. Le N° 439 RCAF *Squadron* a aligné ses Typhoon comme à la parade. Pourtant, cette escadrille sera relativement épargnée le 1er janvier 1945, ne perdant que trois appareils, dont un abattu en combat. (Via Larry Milberry)

Le 31 décembre, vers 15 heures [4], le message « Varus 1.1.45 » est retransmis aux unités concernées, suivi une demi-heure plus tard par la confirmation, « Teutonicus ».
Ces deux messages provoquent la panique au sein des *Jagdgeschwadern*. Abandonnant les préparatifs des fêtes du Nouvel An, les mécaniciens se hâtent de préparer autant d'avions qu'ils le peuvent avant l'aube. Les pilotes reçoivent l'ordre de ne pas boire une goutte d'alcool et d'aller se coucher de bonne heure. Autant pour le réveillon !
On pourrait imaginer que la date du 1er janvier a été choisie pour des raisons « stratégiques », à la manière des Japonais qui avaient attaqué Pearl Harbor un dimanche matin. En fait, son choix a surtout été dicté par les conditions atmosphériques. Les météorologues allemands ont prévu, pour ce jour-là, un froid sec et un ciel dégagé. Oui, mais, à l'aube... Or, le message « Hermann » ne sera transmis qu'à 8h00 le 1er janvier. Il indique que les unités devront se trouver au-dessus de leur objectif à 9h20, soit près de trois heures après le lever du soleil (6h36, heure officielle allemande).

Les « encouragements » du *Reichsmarschall*

La préparation du raid se déroule de manière différente d'une unité à l'autre. Souvent minimaliste, elle prend parfois une allure plus « professionnelle ». Les pilotes de la JG 2 reçoivent leurs instructions en toute hâte, au petit matin, peu avant leur décollage. À la JG 6, le *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Johann Kogler, fait une présentation à ses pilotes à l'aide d'une maquette de leurs objectifs, ce qui « *comme le prouveront les événements*, ainsi que le souligne Norman Franks [5], *sera une complète perte de temps* ».

Les pilotes doivent prêter le serment d'effectuer au moins deux passes de mitraillage.

Les pilotes reçoivent des cartes sans plan de vol jusqu'au front, pour éviter que les Alliés ne sachent où se trouvent les terrains de départ des unités allemandes, au cas où ces cartes leur tomberaient entre les mains. Les mécanos enlèvent les émetteurs IFF FuG 25 des avions, une mesure de sécurité qui se retournera contre les pilotes allemands.
Les ordres comportent l'obligation faite aux pilotes de prêter serment d'effectuer de deux à quatre passes, sous peine d'être traînés devant une juridiction militaire pour lâcheté. Les informations concernant ce serment diffèrent en fonction des témoignages; le nombre de passes va ainsi de deux à quatre, tandis que certains anciens pilotes ont affirmé qu'ils avaient dû s'engager par écrit.

La dernière inspection de Galland

Le 23 décembre, Galland entreprend de son côté une « tournée des popottes », qui s'avérera être la dernière de sa carrière de général de l'aviation de chasse :
« *Pendant la semaine de Noël, j'ai rendu visite à presque tous les groupes de chasse à l'Ouest, afin de me tenir informé des opérations, des succès et des pertes, de l'expérience au combat et de l'état général des unités. Ce fut un véritable choc pour moi. Les unités de la 3.* Jagddivision *étaient ulcérées par leur hiérarchie. Dans la région de Francfort, le commandant était Handrick. Il était très actif; proche de ses unités, il les défendait quand des ordres irresponsables leur étaient donnés. Là, le moral était bien meilleur. Dans le sud, le responsable était Hentschel, un chef prudent, diligent et efficace. Toutefois, l'impression générale était atterrante. J'ai préparé un rapport sur mes impressions, les erreurs commises et les propositions que je soumettais. Ce fut mon dernier rapport d'inspection et il attaquait directement le II.* Jagdkorps *pour un certain nombre de défaillances dues à un manque d'expérience dans le commandement des unités de chasse. Partout où je me suis rendu, j'ai trouvé des lacunes dues essentiellement à un entraînement insuffisant et à un manque d'expérience de la part des commandants d'unité. En outre, il y avait une indignation considérable à propos de la conception décousue des responsabilités par une hiérarchie qui s'attendait à voir les commandants d'unité mener les opérations depuis leur bureau. Mon rapport était particulièrement important. Il expliquait les raisons de l'échec d'unités de chasse numériquement importantes et pourquoi elles recevraient un coup fatal pendant l'offensive des Ardennes, culminant le 1er janvier 1945 avec l'opération "Bodenplatte".* »
C'est aussi son dernier rapport, car Galland sera démis de ses fonctions le 23 janvier.

Le vol aller doit être effectué à moins de 200 mètres d'altitude, les chasseurs étant déchargés de toute tâche de navigation par des Junkers Ju 88 ou Ju 188 qui leur servent de guides. Enfin, un strict silence radio doit être impérativement observé, quelles que soient les circonstances.
Mais, une dernière surprise attend les pilotes, comme le rapporte le *Major* Julius Meimberg, alors cloué au lit en raison de blessures reçues en combat quelques jours plus tôt [6] :
« *Une estafette m'a apporté un disque que je devais faire écouter aux pilotes. Nous n'avions pas de gramophone (il fallait en trouver un), mais je voulais savoir ce qu'il y avait sur ce disque.*

[4] Vraisemblablement après la conférence dont il est fait mention au renvoi 2.
[5] *Battle of the Airfields* – N.Franks – Grub Street, 2000.
[6] Meimberg a été abattu le 26 décembre par des Spitfire du GC 1/7 *Provence*.

Focke-Wulf Fw 190A-8 (WNr. 739269)
Unteroffizier Alfred Fritzsche
4./JG 1
Abattu et fait prisonnier le 01.01.45 à De Pinte.

Messerschmitt Bf 109G-14/AS (WNr. 782354)
Oberleutnant Ernst Scheufele
14./JG 4
Abattu et fait prisonnier le 03.12.44 à Düren.

Focke-Wulf Fw 190A-8/R2 (WNr. 681497)
Gefreiter Walter Wagner
5. (*Sturm*)/JG 4
Fait prisonnier le 01.01.45 à St Trond.

Focke-Wulf Fw 190A-9 (WNr. 980543)
Oberstleutnant Johann Kogler
Stab JG 6
Abattu et fait prisonnier le 01.01.45 à Volkel.

Ce profil a été réalisé à partir d'un rapport allié sur les épaves ces avions de la Luftwaffe. La taille des insignes et des marques et le « patron » exact du camouflage ne sont pas garantis.

© P-A. Tillay, 2002

Bodenplatte

C'était top-secret et il ne devait être joué qu'en présence des pilotes avant que l'estafette ne l'emporte ailleurs. Au bout d'un moment, on a dégoté un gramophone, mais il n'était pas en parfait état. Le ressort était détendu et il fallait tourner constamment la manivelle, mais au moins on pouvait écouter le disque. Comme j'étais allongé à plat dos, j'ai posé l'appareil sur mon ventre et j'ai fait sortir ma femme un instant, puisque c'était secret. J'ai posé le disque et j'ai tourné la manivelle sur le côté droit. Ce que j'ai entendu n'était pas du tout ce à quoi je m'attendais – un véritable savon ! C'était un enregistrement du Reichsmarschall, *qui pour encourager ses pilotes, n'avait rien trouvé de mieux que de les engueuler. En gros, il leur disait qu'ils avaient failli par le passé mais que se présentait à eux une occasion de rachat. J'étais alors seul et je me suis dit : "*Allons, *Herr Reichsmarschall,* j'aimerais entendre cela une fois encore"*. J'ai reposé l'aiguille sur le disque et je l'ai écouté plusieurs fois. C'était nul, vraiment nul. »*

Comme encouragement, Göring n'avait rien trouvé de mieux que de diffuser un disque pour engueuler les pilotes.

Levés vers 5h00, les pilotes se rendent au mess [7] : *« On nous a servi un petit-déjeûner extraordinaire, avec côtelettes, rosbif et un verre de vin. Pour le sucré, il y avait des gâteaux et un vrai café au fumet délicieux. Les dernières minutes avant le décollage ont semblé durer une éternité. Des doigts nerveux écrasaient des cigarettes à demi-consummées. Dans un ciel flamboyant, le soleil apparaissait lentement au-dessus de l'horizon. Il était 8h25. Et l'armada a décollé... »*

Les plus anciens ont l'impression que ce festin ressemble à s'y méprendre à la cigarette et au verre de rhum des condamnés à mort.

Le brouillard qui recouvre une partie des terrains du nord-est de l'Allemagne serait, selon certains auteurs, à l'origine du report de l'heure de décollage parce que le plan prévoit une attaque simultanée de tous les groupes de chasse. Toutefois, tout indique, au contraire, que dès le début Peltz a prévu de fondre sur les terrains alliés au moment où les chasseurs-bombardiers reviendraient au terme de leur première mission matinale. Ceux-ci devraient alors se trouver à court de munitions et de carburant et ne plus présenter qu'une menace minimale pour les chasseurs allemands.

Alors que les Messerschmitt et les Focke-Wulf attendent, pilote à bord, depuis près de deux heures, le message « Hermann 9.20 » arrive enfin à 8h00. Les commandants de groupe, connaissant à l'avance le temps qui leur est nécessaire pour atteindre leur objectif, communiquent aux pilotes l'heure de décollage.

Et, comme le dit Wilhelm Heilmann, l'armada décolle... Le départ ne s'effectue pas sans casse, mais elle est somme toute minime, et à 8h45, toutes les formations ont pris l'air. « Bodenplatte » vient de commencer.

Une journée presque comme les autres

Sur les terrains alliés, la soirée du 31 décembre a été plus longue et plus arrosée qu'à l'ordinaire. Cependant, dès l'aube du premier jour de l'année 1945, la plupart des pilotes sont déjà debout en prévision de la première sortie matinale. Les aérodromes de Belgique et des Pays-Bas abritent les unités de la 2nd *Tactical Air Force* britannique (*Air Vice-Marshal* Arthur Coningham) et de la 9th *Air Force* américaine (*Lieutenant General* Hoyt S. Vandenberg). La météo a prévu un début de journée brumeux, mais un ciel relativement dégagé ensuite, ce qui signifie que les opérations vont débuter assez tôt dans la matinée. D'ailleurs, depuis Eindhoven, quatre Typhoon du N° 439 *Squadron* décollent à 8h30 pour une mission de reconnaissance armée. Plus au sud, douze P-47D du 387th *Fighter Squadron* viennent juste de quitter Metz-Frescaty pour une mission identique. Petit à petit, la vie s'anime sur les aérodromes alliés.

Toutefois, dans le ciel hollandais, elle est déjà bien animée... Un millier de chasseurs [8], répartis en douze formations principales et trentre-cinq groupes, foncent à travers la Hollande et la Belgique à basse altitude, accrochés derrière leur avion-guide.

▲

Pour une meilleure lisibilité, les opérations seront traitées unité par unité.

[7] *Alert in the West* – W.Heilmann – William Kimber, 1955.

Des Focke-Wulf Fw 190D-9 du II./JG 26 s'apprêtent à partir en mission depuis Nordhorn-Clausheide, en janvier 1945. (Collection privée)

Cette photo d'un Fw 190D-9 du II./JG 26 au décollage de Nordhorn n'a rien à voir avec « Bodenplatte », puisque l'appareil est porteur d'une bombe, alors que le 1er janvier 1945, les « longs nez » étaient équipés d'un réservoir supplémentaire. Toutefois, il était impossible d'illustrer cet article avec seulement des photos prises le jour-même, ou alors il n'y aurait eu que des carcasses... (ww2images.com)

L'ATTAQUE DE LA JG 1

La JG 1 à Maldegem

Les premiers départs des avions de la JG 1, sous les ordres de l'*Oberst* Herbert Ihlefeld, ont lieu aux environs de 7h30. Le III. *Gruppe* rejoint le I. *Gruppe* près d'Amersfoort. Les deux unités poursuivent ensuite vers l'ouest, guidées par deux Ju 88, avant d'infléchir leur course vers le sud-ouest en suivant la côte hollandaise. Cependant, l'itinéraire passe trop près de batteries anti-aériennes allemandes au sud de Rotterdam. Or, pour ne pas éventer le secret de « Bodenplatte », la *flak* a été mal ou trop tardivement informée de l'opération. Et pour ces servants, habitués à ce que de larges formations aériennes soient plutôt alliées qu'allemandes, le réflexe naturel est de tirer d'abord et de poser les questions ensuite. Trois Fw 190A du I./JG 1 sont abattus, faisant deux tués et un prisonnier. L'*Oberst* Herbert Ihlefeld n'est pas épargné, qui doit poser son Fw 190A sur le ventre près de Rotterdam, heureusement pour lui, sans mal.

Arrivée à la hauteur de Knokke-le-Zoute, la formation vire sur sa gauche en direction de Bruges. L'*Oberleutnant* Hans-Gottfried Meinhoff, inattentif ou en retard, entraîne quatre de ses équipiers trop au sud et les cinq Fw 190A de la 4./JG 1 se retrouvent à attaquer le petit aérodrome d'Ursel [9].

Les instructions prévoient que les I. et III./JG 1 effectuent cinq passes sur l'aérodrome de Maldegem, mais comme le note Werner Girbig, « *il manque un bon planing* ». En effet, au moment où les deux groupes se préparent à attaquer, ils sont brutalement rejoints par le II./JG 1 du *Hauptmann* Hermann Staiger, dont la situation géographique du terrain de départ l'a contraint à suivre une route plus directe pour se rendre au-dessus de son objectif, St Denis-Westrem. Dans la confusion qui s'ensuit, une autre partie du premier groupe conduite par le *Hauptmann* Georg Hackbarth se joint au deuxième groupe.

Les Bf 109G du III./JG 1 du *Hauptmann* Harald Moldenhauer ont maintenu leur formation intacte et parviennent au-dessus de Maldegem pour ne trouver qu'un terrain apparemment désert. Ils effectuent une première passe à vide, dans l'espoir de découvrir quelque cible, puis reviennent à au moins trois reprises pour tirer sur ce qu'ils ont aperçu. Enfin, les pilotes allemands repèrent les Spitfire IX du N° 485 (RNZAF) *Squadron* : douze vont y passer, auxquels il faut ajouter l'appareil personnel du *Wing Commander* du 135 *Wing* [10].

Par chance pour les pilotes allemands, les batteries anti-aériennes ont été retirés quelques jours plus tôt et la défense du terrain n'est assurée que par quelques Vickers et des armes de poing ! Néanmoins, deux 109 sont abattus par cette DCA improvisée et les pilotes sont faits prisonniers. Un troisième appareil (pilote tué) s'écrase sur l'île de Goeree-Overflakkee (au sud-ouest de Rotterdam), sans que l'on sache à quoi en attribuer la cause.

La JG 1 à St Denis-Westrem

Sur ces entrefaites, le II./JG 1 a atteint St Denis-Westrem, qui a été en partie déserté par le 131 *Wing* polonais, dont des patrouilles des trois *Squadrons* sont parties en mission une heure avant son arrivée. Toutefois, au moment où surgissent les Focke-Wulf, le N° 308 *Squadron* rentre de sa sortie et s'apprête à se poser. Apercevant les avions allemands, le *Flying Officer* Waclaw Chojnacki remonte son train et, avec ses deux bombes encore accrochées, fond sur les Fw 190. Depuis le sol, le *Sergeant* Strobel suit l'engagement [11] :

« J'ai vu un Spitfire arriver au-dessus de la base à 600 mètres en virant sur la gauche. Trois Fw 190 arrivaient pour mitrailler. Le Spitfire, codé ZF-P piloté par Chojnacki, a vu les avions ennemis et, tout en continuant son virage, il a tiré sur le dernier à une distance de 800 mètres. L'avion ennemi a été touché à la queue, dont un gros morceau a été arraché. Le pilote ennemi a perdu le contrôle de son appareil et, se trouvant à basse altitude, il a d'abord heurté un arbre avec son aile droite, puis le haut d'un bâtiment à l'extérieur de la piste, et est enfin venu s'encastrer dans une Forteresse. »

Chojnacki est ensuite abattu et tué au cours du combat qui ne

[8] Le nombre exact d'avions engagés n'a jamais été déterminé avec certitude. La fourchette va de 800 (rapports alliés) à 1 055 (rapport de l'OKW).

[9] Selon Erick Mombeek (*JG 1* – Lela Presse, 1997), il ne s'agit nullement d'une erreur, mais d'une manœuvre planifiée. Cette thèse est cependant contredite par Girbig et Franks (op.cit.).

[10] Norman Franks écrit (op.cit.) : « *They, however, lost a total of eleven of their Spitfire IXEs destroyed, plus two more so badly damaged as to be beyond repair...* » On notera la subtile distinction entre un « avion détruit » et un « avion endommagé au point d'être irréparable. »...

[11] N. Franks, op.cit.

L'*Unteroffizier* Gerhard Behrens, de la 8./JG 1, est abattu et tué près de Gand à bord de son Fw 190A-8 (WNr. 960677) « 14 » bleu. Il est tombé victime du *Flying Officer* Tadeusz Szlenkier du N° 308 *Squadron*. (Collection privée)

fait que commencer, car les Spitfire des N° 308 et 317 *Squadrons* ne tardent pas à revenir à St Denis. Le *Flight Sergeant* Josef Stanowksi, en avance parce qu'à court de carburant, poursuit un Fw 190 et l'abat en flammes au sud de Gand. Il engage un second Focke-Wulf à moins de 100 mètres et l'envoie en flammes percuter en plein centre ville. En panne sèche, Stanowski se pose sur le ventre au nord-est de Gand.

Avec l'arrivée du gros des Spitfire, un gigantesque combat tournoyant se déroule pendant un quart d'heure dans la région de Gand. Cinq Fw 190 sont abattus pour la perte de deux Spitfire.

Le II./JG 1 et les appareils du I./JG 1 entraînés à sa suite laissent derrière eux les carcasses de neuf Spitfire du N° 302 *Squadron*, six du N° 308 plus un abattu en combat et six du N° 317 plus un perdu en combat, auxquels il faut ajouter plusieurs Spitfire fortement endommagés, ainsi qu'un B-17, un Stirling et sept appareils divers détruits au sol. Les pilotes allemands, notamment les *Oberleutnant* Fritz Wegner et *Leutnant* Hans Berger, revendiquent sept victoires

Pendant ce temps, Meinhoff et ses quatre équipiers mitraillent Ursel, un terrain auxiliaire quasiment désert sur lequel ils détruisent un Mosquito Mk.XIII et deux Lancaster, mais le *Staffelkapitän* est abattu et tué en combat près de Breda.

Toutefois, cette victoire est chèrement payée par la JG 1 : pas moins de 34 appareils ne sont pas rentrés, représentant la perte de 12 pilotes tués, 6 disparus et 6 prisonniers. Le *Hauptmann* Georg Hackbarth fait partie des tués – il n'aura commandé le I./JG 1 que... cinq jours. Deux chefs d'escadrille sont également tombés, Meinhoff, comme on l'a vu, et le *Leutnant* Ernst von Johannides, *Kapitän* de la 5./JG 1, une escadrille décapitée et décimée par la perte de quatre autres de ses pilotes.

Tadeusz Szlenkier, alors *Flying Officer* au N° 308 *Squadron*, fera plus tard ce commentaire à Norman Franks : « *Je me suis toujours demandé pourquoi le commandement allemand n'avait pas placé une patrouille de Focke-Wulf à 5 ou 6 000 mètres en protection de ses avions en train de mitrailler à basse altitude. S'il l'avait fait, l'affaire aurait été bien différente. Un aspect intéressant de notre rencontre avec les Me 109 et les FW 190 fut de découvrir que quelques-uns de ces appareils étaient pilotés par des Lituaniens servant au sein de la Luftwaffe.* »

L'ATTAQUE DE LA JG 2

La JG 2 à St Trond

« *Sans hésiter et sans jamais rien lâcher* », telle est la devise que rappelle à ses pilotes l'*Oberstleutant* Kurt Bühligen, *Kommodore* de la JG 2, quelques minutes avant le départ du *Stab* et du I./JG 2 de leur base de Merzhausen. Le temps a manqué pour un briefing concerté et les pilotes ne reçoivent que des instructions sommaires. La fameuse escadre « Richthofen » s'est vue attribuer comme objectif la base de St Trond. L'heure du décollage est fixée à 8h00, de manière à coordonner le rendez-vous avec le III./SG 4, le seul groupe d'assaut engagé dans l'opération, qui, pour cette circonstance exceptionnelle, sera conduit par l'*Oberst* Alfred Druschel,

Le Fw 190D-9 (WNr. 210194) du *Feldwebel* Werner Hohenberg de la 4./JG 2, descendu près de Liège. L'appareil était codé <11. Le pilote sera fait prisonnier. (Collection privée)

Alfred Druschel

Alfred Druschel, né à Bondsachsen le 4 février 1917, s'engage en avril 1936 dans la nouvelle Luftwaffe avec le grade d'aspirant. Il reçoit le baptême du feu le 1er septembre 1939 en Pologne avec le II.(Schl.)/LG 2. Il y accomplit jusqu'à dix missions en une seule journée, ce qui lui vaut de décrocher la Croix de Fer de 2ème classe, le 27 septembre. Le 21 mai 1940, celle de 1ère classe est épinglée sur sa poitrine.

Après une brève apparition au-dessus de l'Angleterre et dans les Balkans, Druschel et ses Hs 123 se retrouvent aux avant-postes au moment où est déclenchée l'opération « Barbarossa ». Après les combats pour Grodno, il est décoré de la *Ritterkreuz* le 21 août 1941.

Le 13 janvier 1942, lorsque le II.(Schl.)/LG 2 devient officiellement I./Sch.G.1, Druschel en prend le commandement. Peu après, le jour de son 25ème anniversaire, il mène à bien sa 500ème mission de guerre.

Le 3 septembre 1942, Druschel, récemment nommé capitaine, reçoit les Feuilles de Chêne à l'occasion de sa 600ème mission. Le 19 février 1943, il est décoré des Glaives et, en mars, après avoir été promu commandant, il succède à Hitschhold comme *Kommodore* de la Sch.G.1. Le 18 octobre, il devient lieutenant-colonel et inspecteur des unités d'assaut diurnes.

En décembre 1944, à sa demande , il retrouve le front comme *Kommodore* de la SG 4. C'est en menant son escadre au combat que, le 1er janvier 1945 – le jour où il est promu colonel – il disparaît au cours de l'opération « Bodenplatte ». Il comptait alors quelque 800 missions de guerre à son actif.

Kommodore de la SG 4.

Les trois groupes de la JG 2, répartis sur quatre terrains, prennent l'air à peu près en même temps et se rejoignent entre Giessen et Francfort. Ils prennent au passage le III./SG 4 à l'ouest d'Aix-la-Chapelle et foncent vers St Trond.

Un appareil du III./JG 2 s'écrase en cours de route à la suite d'une panne de moteur. Au-dessus d'Aix-la-Chapelle, première ville allemande tombée aux mains des Alliés, un Fw 190 est abattu par la DCA. Il s'agit du Fw 190F-8 WNr. 584400 de l'*Oberst* Alfred Druschel, dont le corps sera retrouvé le lendemain à quarante mètres des débris de son appareil.

À St Trond, une base que les Allemands connaissent bien car elle a longtemps abrité des groupes de chasse de nuit, stationnent les 48th et 404th *Fighter Groups* de la 9th *Air Force*. Cependant, l'alerte y a été donnée par un pilote qui a repéré la formation allemande et les défenses anti-aériennes accueillent les assaillants avec un tir nourri. Les pertes alliées au sol sont relativement minimes, mais on ne peut pas en dire autant des pertes allemandes. La JG 2 perd 23 pilotes tués ou disparus, 10 faits prisonniers et 4 blessés – 40% des effectifs engagés. Parmi eux se trouve le *Hauptmann* Georg Schröder, *Kommandeur* du II./JG 2. Dans cette aventure, la 10./JG 2 laisse à elle seule 7 pilotes, tués, prisonniers ou blessés, dont son chef, le *Leutnant* Christfried Clemens (tué). Le III./SG 4 perd 3 pilotes, un tué, un disparu et un prisonnier.

On notera, toutefois, que les pertes alliées à St Trond n'ont jamais été révélées par les historiens anglo-saxons, qui se sont contentés d'écrire qu'elles étaient « relativement minimes ». On veut bien le croire, mais quelques chiffres n'auraient pas été superflus.

Un Fw 190D-9 (WNr. 400271) du III./JG 2 abandonné en mai 1945 « quelque part » en Allemagne. Les marques des D-9 utilisés par ce groupe lors de « Bodenplatte » étaient strictement identiques. (Collection J.V. Crow)

L'ATTAQUE DE LA JG 3

La veille, un Fw 190A-9 décoré du code « 23 » rouge sur le fuselage s'est posé à Paderborn. C'est celui du *Kommodore* de la JG 3, l'*Oberstleutnant* Heinz Bär. Il compte alors 202 victoires et figurera parmi les rares aviateurs à avoir combattu pratiquement sans interruption entre le 1er septembre 1939 et le 8 mai 1945. Bär a réuni ses *Gruppenkommandeure*, l'*Oberleutnant* Alfred Seidl, qui commande le I./JG 3 par intérim, le *Hauptmann* Karl-Heinz Langer du III./JG 3 et le *Leutnant* Siegfried Müller, un simple *Staffelkapitän* qui remplace temporairement le *Hauptmann* Erwin Bascila à la tête du IV./JG 3, l'ancien *Sturmgruppe*.

Le décollage des trois groupes se déroule à partir de 8h30 et l'escadre se forme à la verticale de Lippstadt. L'objectif est de taille : Eindhoven, connu par les Alliés sous le nom de code de B.78. « B » pour « British », car ce terrain n'abrite que des unités de la 2nd TAF : le 124 *Wing* (N° 137, 181, 182 et 247 *Squadrons* sur Typhoon), le 143 *Wing* (N° 168, 438, 439 et 440 *Squadrons* sur Typhoon) et le 39 *Wing* (N° 400, 414 et 430 *Squadrons* sur Spitfire IX et XIV).

L'arrivée de l'armada de la JG 3 ne passe pas inaperçue des Britanniques. En effet, les *Flight Lieutenants* J.M. Young et E.J. Packwood à bord de leur Spitfire XIV de reconnaissance du N° 2 *Squadron*, partis de Gilze-Rijen à la même heure que la JG 3, repèrent vers 9h05 à l'ouest d'Amersfoort ce qu'il prennent pour deux Ju 88 escortés par une trentaine de Bf 109 et Fw 190. Aussitôt, les deux pilotes plongent, soleil dans le dos, sur des 109 fermant la marche. Packwood descend un 109, tandis que Young donne l'alerte.

La JG 3 à Gilze-Rijen

Toutefois, en arrivant à proximité de l'objectif, une quinzaine d'avions allemands, probablement ceux qui utilisent des cartes récupérées sur des aviateurs britanniques, poursuivent trop à l'ouest et se retrouvent au-dessus de Gilze-Rijen vers 9h20. Les canons des régiments anti-aériens cueillent trois assaillants, dont deux Bf 109 qui seront retrouvés à la lisière du terrain, ainsi qu'un Me 262. Des bombes anti-personnel sont lancées près de la tour de contrôle et quelques hommes du 123 *Wing*, alors en transit, sont blessés. Plusieurs Typhoon du N° 164 *Squadron* (belge) sont atteints et un est détruit. Deux autres Bf 109 sont revendiqués par la DCA, mais il est possible qu'il s'agisse d'appareils de la JG 27, comme on le verra plus bas.

Le *Flight Lieutenant* Bill Baggs, du N° 164 *Squadron*, est témoin de l'attaque [12] :

« *Je ne me rappelle pas avoir vu de 190, mais les*

[12] *Destruction at Dawn* – A.Bishop – McGraw-Hill, 1998.

Un Typhoon Mk. Ib du N° 439 RCAF *Squadron* achève de brûler en bordure de la piste d'Eindhoven. Il s'agit selon toute vraisemblance du MN869 (5V-A). (Via Larry Milberry)

Le *Feldwebel* Strebel de la 11./JG 3 à Franzfelde, près de Pasewalk, en mars 1945, devant son Bf 109K-4 « 4 » jaune. (Collection privée)

Messerschmidt [sic] *tournaient en rond à vitesse réduite, ce qui en faisait des cibles faciles pour la DCA. Il ne semblait pas y avoir de plan concerté. Chaque chasseur semblait attaquer de manière individuelle. C'était un peu comme s'ils étaient perdus et ne savaient plus trop quoi faire.* »

La JG 3 à Eindhoven

Malgré l'alerte donnée par le *Flight Lieutenant* Young et par le contrôle de Gilze-Rijen, rien ne semble avoir filtré jusqu'à Eindhoven, où une trop grande confiance règne, comme le racontera D.C. Shepherd, alors *Leading Aircraftman* au N° 137 *Squadron* [13] :

« Il y avait aussi plein d'autres avions en transit, des appareils d'observation, de transport et d'autres en cours de réparations après un atterrissage forcé. L'aérodrome était rempli d'avions qui n'avaient pas été desserrés, mais parqués aile dans aile. Nous ne nous attendions pas vraiment à un raid massif ennemi en cette période de fin de guerre. »

Il est 9h20 lorsque les *Flying Officers* Robert Laurence et Hugh Fraser du N° 439 RCAF *Squadron* rentrent tranquillement d'une reconnaissance météo, alors que huit Typhoon du N° 438 RCAF *Squadron* s'alignent en bout de piste pour décoller. C'est à ce moment précis que surgit Heinz Bär à la tête de ses trois groupes de la JG 3. Le *Flight Lieutenant* Peter Wilson coupe les gaz et bondit hors de son appareil, mais une rafale le blesse mortellement au ventre. Le *Flying Officer* R.W. Keller est descendu avant d'avoir eu le temps de rentrer son train. Cinq pilotes canadiens sautent et se jettent à plat ventre sur le vol, tandis que le sixième, coincé dans son habitacle, se fait tout petit sur son siège... Par miracle, un seul d'entre eux est légèrement blessé, mais tous les Typhoon sont détruits ou endommagés.

En quelques secondes, l'aérodrome d'Eindhoven devient la scène d'un terrible carnage, où balles, obus et bombes fauchent les hommes qui se précipitent à l'abri, font voler en éclats les vitres des bâtiments, incendient les avions alignés comme à la parade.

De l'autre côté de la piste, huit Typhoon du N° 440 RCAF, pilote à bord, sont mitraillés par des Fw 190. Le *Pilot Officer* R.A. Watson ouvre le feu depuis le sol sur l'un des assaillants et pense l'avoir endommagé, mais son Typhoon est mis en flammes. Tous les pilotes évacuent d'urgence leur appareil et, là encore, la chance veut qu'un seul soit légèrement blessé. Cinq Typhoon sont détruits et les trois autres fortement endommagés.

Cependant, les Britanniques ne jouent pas tout le temps de malchance. La DCA abat le *Kapitän* de la 12./JG 3, l'*Oberleutnant* Eberhard Graf von Treuberg et des chasseurs de retour de leur mission matinale s'en prennent aux assaillants. Le *Squadron Leader* Gordon Wonnacoot DFC (N° 414 *Squadron*) descend deux Bf 109 et un Fw 190, ce qui lui vaut une « *bar* » immédiate à sa DFC.

Après vingt-trois minutes de mitraillages incessants, les chasseurs allemands se regroupent comme ils peuvent et

Le N° 400 *Squadron*, rattaché au 39 *Wing* de reconnaissance, perd 9 Spitfire Mk. XI détruits ou trop fortement endommagés pour être réparés, lors de l'attaque contre Eindhoven. (Via Larry Milberry)

[13] N.Franks, op.cit.

Typhoon contre « longs nez »

Le *Flying Officer* Hugh Fraser à bord de son Typhoon Mk. Ib RB281. Il revendiquera un Me 262 le 14 février 1945. (Public Archives of Canada)

Alors que l'ennemi se retire, le vol de reconnaissance météo du N° 439 *Squadron* revient sur Eindhoven. Avertis du raid par radio, les *Flying Officers* R.H. Laurence et Hugh Fraser attaquent une vingtaine de Fw 190 à 600 mètres d'altitude à 20 km à l'est d'Eindhoven. Laurence raconte la suite :

« ... après de multiples manœuvres, je me suis placé dans la queue d'un 190 à 150 mètres en me rapprochant sans cesse. Il n'a pas vraiment cherché à m'éviter et j'ai tiré une courte rafale avec 5° de correction en tournant légèrement à droite. J'ai mis des coups au but sur son aile droite et j'ai tiré une autre courte rafale, le touchant à nouveau aux ailes et au fuselage. Cette fois, l'appareil volant à 250 mètres a basculé et piqué vers le sol comme s'il était incontrôlable, mais j'ai dû dégager sur ma gauche avec un Fw 190 dans ma queue en train de me tirer dessus. Quand j'ai à nouveau regardé dans sa direction, j'ai vu un pilote ennemi descendre en parachute. »

Laurence sera crédité d'une victoire confirmée et d'une probable. Pendant ce temps, Fraser attaque un Fw 190 qui menace son leader. Celui-ci a déjà réussi à s'en débarrasser quand Fraser se rapproche à moins de 100 mètres :

« Je lui ai balancé une courte rafale avec une correction de 10° à une vitesse de 300 km/h environ. Des morceaux ont volé en éclats, il a pris feu, s'est renversé et a piqué à la verticale dans le secteur E6715. À ce moment, j'avait perdu mon leader. Quelqu'un m'a envoyé une giclée sous un angle de 45°, à en juger par les trous dans mon avion. J'ai aperçu quatre avions percuter le sol et un parachute. J'étais alors à 450 mètres et j'ai vu un Fw 190 à long nez en léger piqué sous mon avion, se dirigeant vers Venlo. J'ai piqué à sa suite. Quand il est arrivé à environ 30 mètres au-dessus du sol, je me suis rapidement rapproché et j'ai tiré quatre salves dans sa direction. J'étais juste dans son sillage et ma dernière rafale a été tirée à moins de 50 mètres de distance. Des morceaux ont été arrachés de son avion. J'ai dû sectionner ses commandes parce qu'il n'a jamais redressé. Il s'est planté dans le sol près d'un grand moulin dans le secteur E7919. J'ai dû redresser en catastrophe pour éviter de percuter le sol à environ 640 km/h. »

Les deux victoires de Fraser lui seront confirmées.

Source : *Typhoon and Tempest: The Canadian Story* – H.Halliday – CanAv Books, 1992.

mettent le cap à l'est. La partie n'en est pas finie pour autant. De retour de leur vol météo, les *Flying Officers* Robert Laurence et Hugh Fraser engagent une formation d'une vingtaine de Fw 190 dans les parages de Deurne (voir encadré). Un autre Typhoon du N° 439 RCAF *Squadron*, piloté par le *Flying Officer* S. Angelini, est pris à partie par l'*Unteroffizier* Gerhard Schmidt (15./JG 3). Ce dernier, qui a déjà revendiqué deux Spitfire au-dessus d'Eindhoven, l'abat près de Venlo, mais son appareil a été sévèrement secoué pendant le combat et il doit se poser d'urgence dans les lignes ennemies, où il sera fait prisonnier.

L'attaque d'Eindhoven est considérée comme le plus gros succès de « Bodenplatte ». La 2nd TAF déplore la perte de 25 Typhoon Mk. Ib (18 autres étant endommagés mais réparables), 2 Spitfire FR.IX, 9 Spitfire PR.XI, 2 Spitfire FR.XIV, 4 Mustang Mk. I, ainsi que d'une quinzaine d'avions divers. Il est toutefois à relever que certains avions (Mustang I, Spitfire FR.IX et PR.XI) considérés comme détruits pendant l'opération n'ont été qu'endommagés; cependant, comme leur retrait de la première ligne a déjà été programmée, l'administration a jugé qu'il n'était pas rentable de les réparer – « Bodenplatte » n'ayant fait, finalement, qu'accélérer le processus de renouvelement du matériel...

Les Britanniques revendiquent 9 victoires aériennes, soit 1 Fw 190 crédité au N° 168 *Squadron*, 4 au N° 439 et 2 Fw 190 et 2 Bf 109 au N° 414. La DCA revendique 5 victoires.

Du côté allemand, toutefois, l'euphorie n'est pas nécessairement de mise. L'opération a coûté 22 avions, mais surtout 16 pilotes (10 tués et 6 prisonniers), dont deux *Staffelkapitäne*. Le coup est certes moins rude que dans d'autres *Jagdgeschwadern*, mais il n'en laissera pas moins des traces.

L'ATTAQUE DE LA JG 4

Vers 18 heures le 31 décembre, une réunion placée sous le signe du secret absolu rassemble sur la base de Babenhausen le *Kommodore* de la JG 4, l'*Oberstleutant* Gerhard Michalski, les commandants des quatre groupes et leurs pilotes. Le *Jafü Mittelrhein*, l'*Oberst* Gotthard Handrick, expose à une assistance médusée les grandes lignes de l'opération « Bodenplatte ». L'objectif attribué à la JG 4 est le terrain du Culot (A89), un aérodrome de la 9th *Air Force*.

Lorsque les avions décollent entre 8h10 et 8h20, deux des trois *Kommandeure* déclarent forfait pour des ennuis mécaniques : Wilhelm Steinmann (I./JG 4) et Ernst Laube (IV./JG 4), ce qui n'est pas bon signe. La formation se rassemble au-dessus de Bingen et, sous la direction de son *Kommodore*, elle suit le Ju 88 qui est chargé de la navigation. La JG 4 survole alors les batteries de *flak* qui n'ont pas été informées de l'opération. Devant un tir de barrage mortel, Michalski choisit de faire demi-tour, emmenant avec lui une grande partie de son escadre. Le reste passe à travers, non sans casse, et, désorienté, se dirige vers des objectifs d'opportunité.

En formations éparses, ce qui reste de la JG 4 attaque les aérodromes de St Trond, Melsborek, Ophoven et peut-être même As. Certains choisissent de mitrailler des positions terrestres près de Bastogne. Quoi qu'il en soit, l'attaque de la JG 4 se solde par un fiasco total. Pour la perte de 30 appareils et de 17 pilotes tués ou disparus et 6 prisonniers, la JG 4 ne peut guère se prévaloir que de la destruction d'un Auster abattu (*Oberleutnant* Hans-Martin Markhoff) et de trois B-17 et deux P-51 détruits au sol.

Eric Mombeek cite la participation de 20 Bf 109K-4 du III./JG 4 sous les ordres du *Hauptmann* Friedrich Eberle [14]. Cette participation n'est relevée par aucune autre source consultée, car elle n'est que purement symbolique, la plupart des appareils étant contraints de rentrer au terrain prématurément.

[14] *Chasseurs d'Assaut, Histoire de la JG 4* – E. Mombeek – Lela Presse, 2002.

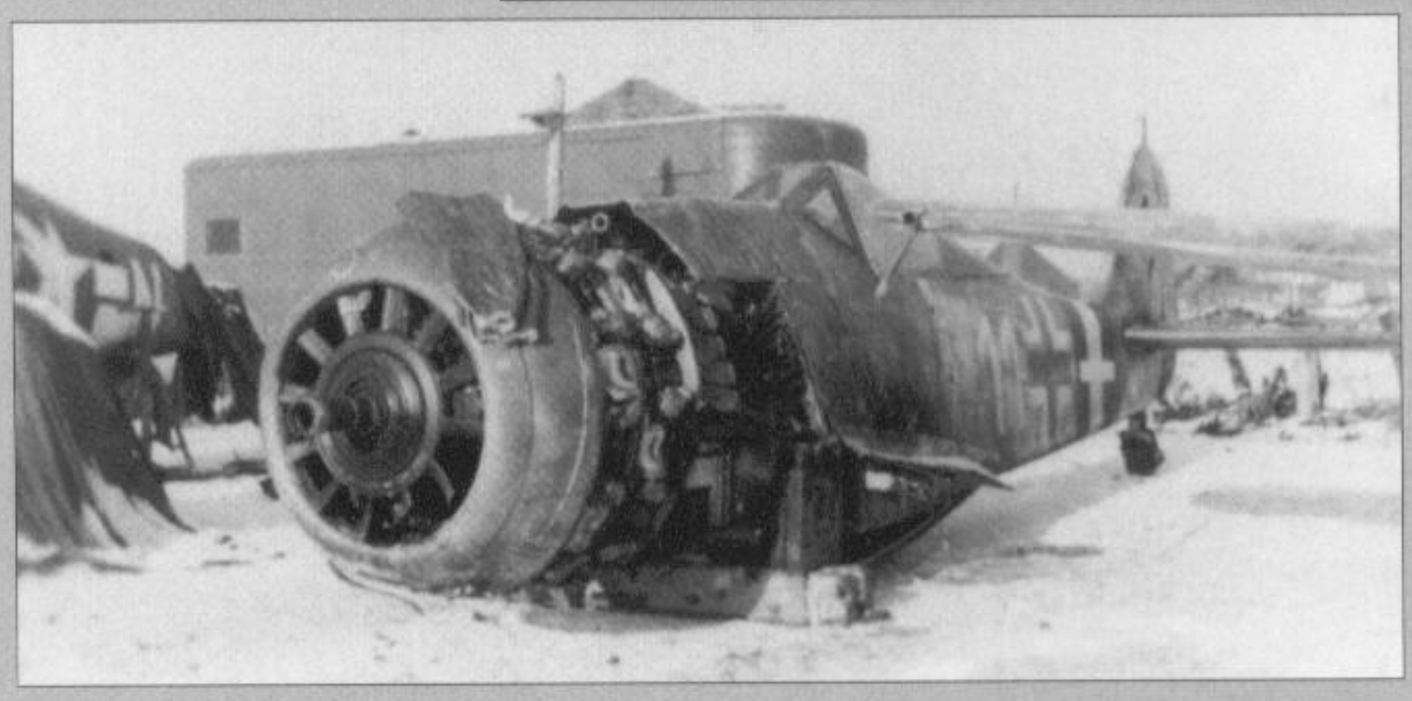
En haut :
le *Feldwebel* Oskar Bösch de la 14./JG 3 monte à bord de son Fw 190A-8/R2 « 14 » noir. Il participe au mitraillage d'Eindhoven. Dans l'après-midi du 1er janvier, il revendiquera un Spitfire sur Warendorf.
(Collection privée)

Ci-dessus :
des pilotes de la 11./JG 3 à Franzfelde en mars 1945 entourent une *Luftwaffe-Helferin* assise dans le Bf 109K-4 « 8 » jaune du *Staffelkapitän*, le *Leutnant* Walther.
Assis sur l'aile, à gauche, l'*Unteroffizier* Massing et à droite, le *Gefreiter* Zitzmann. Les pilotes debout devant l'aile ne sont pas identifiés. Derrière l'habitacle, le *Fahnenjunker-Feldwebel* Gogler. Debout devant le fuselage, à gauche, le *Leutnant* Walther et à droite, l'*Unteroffizier* Suhr.
Tous ces pilotes ont pris part à « Bodenplatte » avec le III./JG 3.
(Collection privée)

Bodenplatte

Ci-contre :
le célèbre Fw 190A-8/R2 (WNr. 681497), « 11 » jaune, posé à St Trond par le *Gefreiter* Walter Wagner de la 5./JG 4.
On notera que l'insigne n'apparaît que du côté gauche.
L'appareil sera entièrement repeint en rouge par le 404th *Fighter Group* américain.

Ci-dessous :
l'appareil démantelé à St Trond.
(Collection J.V. Crow)



Ci-dessous : la fin d'un chasseur allemand sur le terrain de St Trond.
Sur la photo du bas, on le voit exploser derrière les arbres, à gauche de la photo, alors qu'au premier plan figure un P-47D du 506th *Fighter Squadron* (404th *Fighter Group*) de la 9th *Air Force*.
(Collection privée)

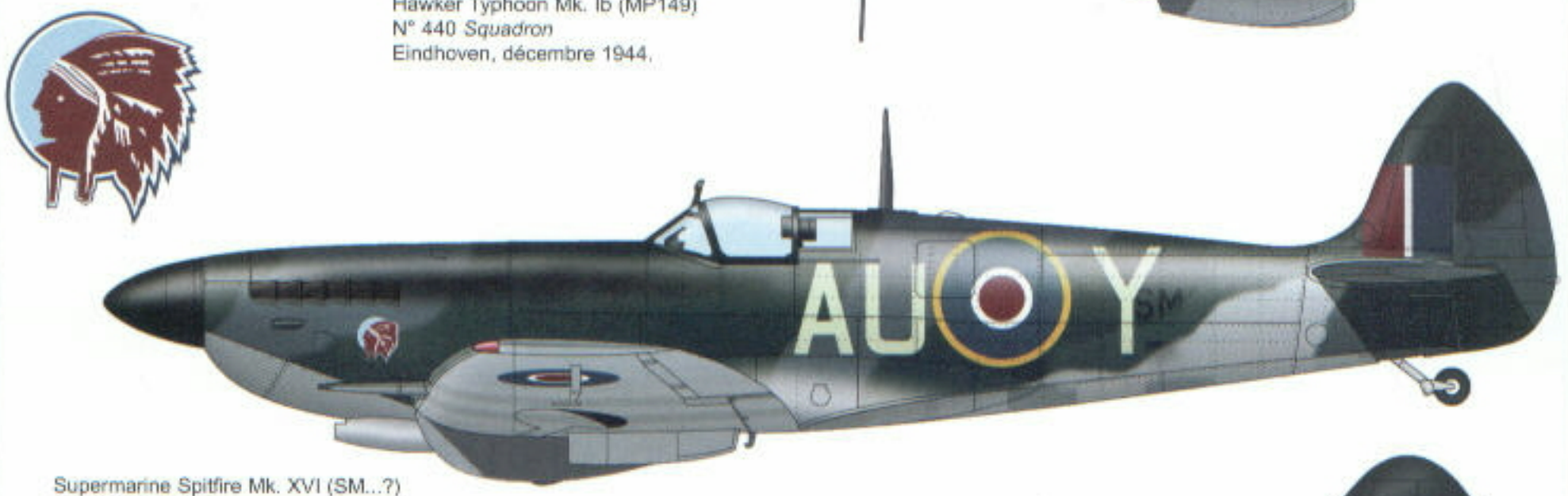
Le retour du Baron Rouge

L'atterrissage du Fw 190A-8/R2 du *Gefreiter* Walter Wagner causa une vive sensation à St Trond. L'appareil, parfaitement intact, fut repeint en rouge et orné du code 00-L sur le fuselage et du « numéro de série » 1.1.45 sur la dérive.
Le colonel Leo C. Moon, commandant alors le 404th *Fighter Group*, donne quelques détails :
« Il fut codé 00 parce que nous avions attribué ce code à un quatrième Squadron *au sein du groupe. Ce* Squadron *était composé d'avions réparés et servait de réservoir en quelque sorte aux autres* Squadrons. *Comme il y en avait beaucoup, nous avions donc imaginé la création de ce 4ème* Squadron *fantôme qui servait aussi à l'instruction des jeunes pilotes. Ceux-ci effectuaient le plus souvent leur première mission qui consistait à lancer des "bombes en papier", comme nous surnommions les tracts de propagande.*
« Comme les trois autres Squadrons *avaient des codes comme 4K, 7J..., nous avions choisi le double "0" pour les avions de remplacement. Quand l'un de ceux-ci était affecté à l'un des trois* Squadrons *opérationnels, on repeignait le vrai code selon les besoins.*
« Je ne sais pas comment cela se passait dans les autres unités, mais au 506th, nous utilisions l'initiale du pilote comme lettre individuelle. De ce fait, mon avion était codé 7J-L.. Par la suite, j'ai pris le commandement du groupe et il était de tradition que l'appareil du commandant dépende du 506th pour la maintenance. Ainsi, mon appareil est devenu 4K-L.
« En conséquence, le Fw 190 a été affecté au Squadron *de réserve et a reçu le code « 00 ». Comme j'avais marqué mon accord pour que l'appareil soit remis en état, tout le monde a considéré que c'était "mon "appareil et ils ont ajouté le "L".*
Quand le 190 a été remis en état, j'ai effectué plusieurs essais au roulage, car la DCA ne nous avait pas donné l'autorisation de le faire décoller. Après les premiers essais, on a découvert que les pneus avaient souffert. Ils baignaient dans le liquide hydraulique et étaient si abîmés qu'ils nous ont paru dangereux. On a passé un temps considérable à chercher de nouveaux pneus. Puis, on a déménagé et on a dû laisser le 190 à St Trond. J'ai toujours regretté de n'avoir jamais eu l'occasion de piloter ce 190. J'avais même appris à lire les instructions en allemand sur le tableau de bord. Si seulement, on avait trouvé des pneus... »

Hawker Typhoon Mk. Ib (RB281)
Flying Officer A.H. Fraser
N° 439 *Squadron*
Eindhoven, février 1945.

Hawker Typhoon Mk. Ib (RB208)
Wing Commander « Kit » North-Lewis
124 *Wing*
Eindhoven, janvier 1945.

Hawker Typhoon Mk. Ib (MP149)
N° 440 *Squadron*
Eindhoven, décembre 1944.



Supermarine Spitfire Mk. XVI (SM...?)
N° 421 *Squadron*
Évère, début 1945.

Vickers-Supermarine Spitfire Mk. XIV (RM693)
N° 130 *Squadron*
Ophoven, janvier 1945.

Nous n'avons pas pu déterminer si les Spitfire portaient encore les bandes noires et blanches sous les ailes.

© P.-A. Tilley, 2002

Reddition d'un Fw 190D-9 du II./JG 6 à Fürth, le 8 mai 1945. L'appareil était codé « 12 » noir et portait le WNr. 500570, ainsi que les bandes rouges et blanche de la défense du Reich sur le fuselage arrière. (Collection J.V. Crow)

L'ATTAQUE DE LA JG 6

Bien qu'informé très tôt du « grand coup », l'*Oberstleutnant* Johann Kogler, *Kommodore* de la JG 6, ignore où et quand il aura lieu. Dès qu'il a connaissance de ces paramètres essentiels, il réunit ses pilotes autour d'une maquette du terrain de Volkel, leur objectif du 1er janvier [15]. L'ordre d'attaque sera fera dans celui des groupes, le I. d'abord (*Hauptmann* Ewald Trost), suivi par le II. (*Hauptmann* Johannes Naumann). Le III. (*Major* Helmut Kühle) servira de protection haute pendant l'attaque des deux premiers groupes, puis il mitraillera l'aérodrome à son tour.

Les trois groupes s'assemblent au-dessus de Quackenbrück et les quelques 70 appareils s'enfoncent vers l'ouest derrière un Ju 88G. Arrivé à Spakenburg, au lieu de mettre le cap au sud, celui-ci poursuit sa route vers l'ouest. Derrière, c'est la confusion la plus totale. Un certain nombre de pilotes de chasse se sont rendus compte de l'erreur, mais le strict silence radio qui leur est imposé les empêche d'avertir l'avion-guide. La belle formation s'éparpille dans la nature, certains continuant à suivre le Ju 88G, d'autres s'égayant dans tous les sens pour trouver leur objectif. Cela ne va pas sans causer de gros soucis à quelques-uns, comme s'en souvient Karl Schubert, alors *Feldwebel* au I./JG 6 [16] :

« *Je volais comme chef de patrouille, mais je ne me rappelle plus dans quelle escadrille. Après le départ de Delmenhorst, on a pris la direction du Zuidersee. Juste à la pointe sud du Zuidersee, l'Ofw. Walter Jung de la 2.* Staffel *est arrivé par en dessous de mon avion. Nous sommes probablement entrés en collision. Je n'ai jamais revu l'Ofw. Jung. Il est probablement tombé dans un pré près de la berge.* »

« *Quand le Ju 88 a considéré qu'il avait accompli sa mission,* explique le *Leutnant* Konrad Dammeier [17], *il nous a donné le signal et a fait demi-tour. Après nous êtres retrouvés seuls pendant un court instant, nous avons repéré un avion ennemi. Il volait très bas. Tout à coup, quelque chose sur ma droite est tombé en flammes. C'était peut-être l'avion ennemi. Déprimés d'avoir perdu l'avion ennemi que nous pourchassions, nous avons poursuivi notre vol en direction de Volkel.*

« *La mission a alors sombré dans une certaine confusion. Comme on s'en rendra compte plus tard, nous avions commis quelques erreurs de navigation. Cela a entraîné des pertes inutiles alors que la mission proprement dite n'avait pas encore commencé. On a aperçu un aérodrome. On a foncé droit dessus et on l'a attaqué. Selon ce que l'on nous avait dit au briefing, notre plafond de 100 mètres devait être supérieur à celui de l'ennemi. En fait, des Spitfire nous attendaient, alors que nous comptions sur l'effet de surprise. Et même les artilleurs nous réservaient d'autres mauvaises surprises. On s'est fait tirer dessus de tous les côtés. Le chaos était total. Après deux autres essais aux résultats mitigés, l'Ofw. Rieper nous a entraînés dans la direction de Gartenzaur. Nous n'avons rencontré aucune opposition lors de notre retraite. Le reste des chasseurs est rentré petit à petit. Sur les neuf pilotes de ma* Staffel, *seulement trois sont rentrés.* »

En définitive, rares sont les appareils de la JG 6 qui réussissent à arriver jusqu'à Volkel. D'autres attaquent Eindhoven et même Heesch. Selon les rapports alliés, seulement neuf chasseurs allemands ont attaqué Volkel, mais ils ne disent pas s'ils appartenaient tous à la JG 6, car selon les comptes rendus allemands, ils n'auraient été que trois !

Dans ces conditions, on peut l'imaginer, les dégâts causés à « B.80 » ont été nuls. En revanche, la JG 6 va souffrir. Outre son *Kommodore*, abattu et fait prisonnier, elle va perdre 17 pilotes tués ou disparus et 5 autres faits prisonniers, parmi lesquels le *Kommandeur* du I. *Gruppe*, le *Hauptmann* Ewald Trost (prisonnier), le *Kommandeur* du III. *Gruppe*, le *Major* Helmut Kühle (tué) et trois *Staffelkapitäne* (deux tués, un prisonnier).

Les Tempest du 122 *Wing*, locataires de B.80 Volkel, ont revendiqué 4 Bf 109 et 6 Fw 190, trois pilotes réussissant un doublé (le *Flying Officer* D.J. Butcher du N° 3 *Squadron*, le *Flying Officer* J.W. Garland du N° 80 *Squadron* et le *Squadron Leader* A.E. Umbers du N° 486 *Squadron*).

[15] Cette anecdote est citée par Girbig et Franks, mais personne ne dit quand il a eu le temps de faire construire cette maquette ni avec quels renseignements.
[16] W.Girbig, op.cit.
[17] N.Franks, op.cit.

L'ATTAQUE DE LA JG 11

À 8h30, un grondement assourdissant de moteurs réveille toute la campagne aux alentours de Francfort. Les trois groupes de la JG 11 s'élancent en même temps pour leur rendez-vous à quelques kilomètres au nord-ouest de Zellhausen. Le *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Günther Specht, malgré son œil en moins et son grand âge (il vient d'avoir 30 ans...), a fait préparer son Fw 190A-9, car il tient à mener personnellement son escadre à la bataille. Il passe pour l'un des meilleurs commandants opérationnels de la chasse allemande et il est bien secondé par des chefs de groupe très expérimentés, parmi lesquels le *Hauptmann* Horst-Günther von Fassong, titulaire de la *Ritterkreuz* et de 136 victoires.

C'est seulement après avoir abattu un 190 que Meyer peut rentrer son train.

À la même heure, sur l'aérodrome d'As, le *Lieutenant-Colonel* John C. Meyer, commandant en second du 352nd *Fighter Group*, sort de l'unique tente qui sert à la fois de bureau et de salle d'opérations et lève la tête vers le ciel. Le temps semble vouloir s'éclaircir, mais le plafond reste bas. Un petit brouillard fin recouvre le terrain, mais il est tôt et il devrait se dissiper. En tout cas, Meyer a le sourire. Il vient d'extorquer à ses supérieurs l'autorisation d'effectuer une sortie de chasse libre, alors que le QG exigeait que tous les avions disponibles soient affectés à une mission d'escorte de bombardiers moyens de la 8th *Air Force*. Meyer a obtenu le feu vert en arguant du fait que l'intense activité de la Luftwaffe fait peser une lourde menace sur les aérodromes alliés. Il ne sait pas à quel point il a raison !

Günther Specht

Avec seulement 31 ou 32 victoires à son palmarès, Günther Specht ne fait pas partie des grands as allemands. Cependant, il compte parmi les grands leaders de la Luftwaffe, de la trempe de ceux sur laquelle la chasse allemande a pu s'appuyer pour « tenir la baraque » quant tout partait à vau-l'eau. Sa disparition, comme celle des autres commandants d'escadre et de groupe, le 1er janvier 1945, contituera une perte irremplaçable pour la Luftwaffe.

Né le 13 novembre 1914 à Frankenstein, en Silésie, Specht se trouve être *Leutnant* au I./ZG 26 quand éclate la guerre. Le 3 décembre 1939, il est abattu après avoir descendu un Wellington et perd un œil. En dépit de ce handicap, il revient au front et participe à la campagne à l'Ouest, revendiquant notamment trois Spitfire le 23 mai 1940.

Il est ensuite muté en état-major puis prend le commandement d'une école de chasse de nuit. Il brûle cependant du désir de combattre à nouveau et, en février 1943, il est nommé *Kommandeur* du II./JG 11. Il abat 15 quadrimoteurs dans la défense du Reich, ce qui lui vaut de décrocher la *Ritterkreuz* le 8 avril 1944.

Le 15 mai 1944, il prend en charge la JG 11 et est promu *Oberstleutnant* peu après.

Son nombre exact de victoires n'est pas connu avec certitude, mais est estimé à 31 ou 32.

Les Focke-Wulf et les Messerschmitt passent à la verticale d'Aix-la-Chapelle, remontant vers le nord-ouest. La formation traverse le front et passe à la portée de batteries de DCA alliées. Le premier à tomber est l'*Oberleutnant* Fiedler Treffer, *Adjutant* du III./JG 11. Blessé à la tête par un éclat, il se pose inconscient et ne recouvre ses sens que pour s'apercevoir qu'il est entouré de soldats anglais. Mais, là-haut, une voix rompt brutalement le silence radio : « *Attention ! Objectif en vue. Attaque par sections.* »

John Meyer se dirige vers son avion qu'il a baptisé « Pete 3rd » et qui, comme tous ses avions précédents, porte le code HO-M. C'est à la fois une tradition et une superstition. Car, comme tous les pilotes de chasse, Meyer est superstitieux, mais il n'a pas à se plaindre de la chance qui l'accompagne depuis son arrivée au front. Il a épinglé 22 avions ennemis et ne se trouve plus qu'à 4 victoires du « top scorer » du groupe, le *Major* George Preddy, tombé en combat le jour de Noël 1944.

Malgré le temps et malgré l'heure matinale, As déborde d'activité. Cet aérodrome a reçu le code Y-29 dans la nomenclature alliée, indiquant qu'il s'agit d'une base mixte. En effet, y sont logés un groupe de la 8th AF sur P-51D, le 352nd *Fighter Group*, et un groupe de la 9th AF sur P-47D, le 366th *Fighter Group*, et, à l'opposé de la piste, sur la commune d'Ophoven, le 125 *Wing* de la 2nd TAF sur Spitfire XIV.

Déjà, à 8h42, huit P-47D ont décollé pour une mission d'attaque dans les Ardennes, suivis une demi-heure plus tard par huit autres du 390th *Fighter Squadron* sous les ordres du *Lieutenant* Jack Kennedy. Les Britanniques, ou plutôt les Belges du N° 350 *Squadron*, les ont devancés et le N° 610 *Squadron* a décidé d'envoyer une patrouille de quatre appareils à 8h50.

Les douze P-51 au nez bleu, cales ôtées, roulent pour prendre la piste. Meyer, en tête, vérifie ses instruments tout en roulant en zigzag sur la piste enneigée. La tour donne le feu vert et Meyer « met la gomme ». Il est sur le point de lâcher les freins lorsque l'officier du contrôle aérien lui hurle dans les oreilles : « *Cinquante " bandits " attaquent le terrain* ». Jack Kennedy les aperçoit le premier au moment où il met le cap sur son objectif. Les P-47 plongent sur les intrus, contrariant leur plan d'attaque. Ce moment d'hésitation est mis à profit par Meyer pour s'élancer. Des flocons caractéristiques des obus de DCA éclatent dans le ciel et un Focke-Wulf 190 défile à grande vitesse au-dessus de lui. Il tire de toutes ses forces sur le manche et se retrouve au milieu d'une nuée de chasseurs allemands qui évoluent dans tous les sens au-dessus de la base.

Le *Gefreiter* Gerhard Böhm a aperçu des « Skytrain » (C-47) stationnés à l'autre extrémité de la piste. En manœuvrant pour les mitrailler, il s'inscrit dans le collimateur de Meyer. Celui-ci appuie sur la détente de ses armes et le Fw 190 explose au sol à côté des C-47. Seulement alors, Meyer peut rentrer son train et prendre de l'altitude.

Chef de la troisième section, le *Captain* William Whisner, un autre grand as du 352nd FG, fait la relation de son combat [18] :

« Nous n'avons pas pris le temps de nous mettre en formation, mais nous avons foncé droit sur les " bandits ". Il y avait déjà quelques P-47 qui leur cherchaient querelle quand je suis intervenu. Je suis tombé sur une trentaine de 190 à 450 mètres. Il y avait de nombreux 109 au-dessus d'eux. J'ai choisi un 190 et ai pressé la détente. Rien ! J'ai tendu la main pour enlever la sécurité et je lui a filé une ou deux bonnes rafales. Pendant que je le regardais percuter le sol et exploser, j'ai senti que j'avais été touché et j'ai dégagé brutalement par un virage en chandelle sur ma droite. Un 190 se trouvait à une cinquantaine de mètres derrière moi, faisant feu de toutes ses armes. Il m'a suivi dans ma manœuvre, mais un autre P-51 l'a attaqué et il a rompu son attaque.

« À ce moment, je pouvais distinguer une vingtaine d'incendies consécutifs à des crashes d'avions. »

« Je me suis alors rendu compte que j'avais plusieurs trous d'obus de 20 mm dans chaque aile et qu'un autre obus avait touché le réservoir d'huile. Mon aileron gauche ne répondait plus. Je perdais de l'huile, mais la pression et la température restaient constantes. Comme je me trouvais au-dessus de nos lignes, je me suis dit qu'il n'y avait aucune raison d'atterrir tout de suite et je suis retourné dans la grande bagarre et, quelques instants plus tard, j'avais un autre 190 dans mon collimateur. Après l'avoir atteint à plusieurs reprises, le pilote a tenté de sauter, mais j'ai tiré au moment où il se levait et il est tombé avec son avion qui a explosé et brûlé. Il y avait plusieurs 190 à ma portée et j'en ai poursuivi un. On a combattu de cinq à dix minutes et j'ai finalement réussi à me glisser derrière lui. Je l'ai copieusement poivré et le pilote a sauté à 60 mètres. À ce moment, je pouvais distinguer une vingtaine d'incendies consécutifs à des crashes d'avions. J'ai été informé que des " bandits " mitraillaient le terrain, alors je me suis dirigé vers la piste. J'ai aperçu un Me 109 mitrailler l'extrémité nord-est de la piste. J'ai viré dans sa direction, mais il a viré dans la mienne. On a fait deux passes frontales et, à la seconde, je l'ai touché dans le nez et aux ailes. Il s'est écrasé et a brûlé à l'est de la piste. J'ai poursuivi d'autres " bandits ", mais ils se sont échappés dans les nuages. J'avais de l'huile sur mon pare-brise et ma verrière et j'ai décidé de revenir et d'atterrir. »

Avec ces quatre victoires confirmées, le palmarès de Bill Whisner monte à 15,5 victoires.

De l'autre côté de la barrière, l'*Oberfeldwebel* Karl Hiller de la 12./JG 11 raconte de quelle manière il a été abattu [19] :

« Je me trouvais être le dernier dans la dernière section et les défenses alliées étaient déjà sur les dents. La belle ordonnance de notre section a été sérieusement mise à mal par l'intervention de Thunderbolt alors que nous étions en train de prendre un peu d'altitude avant de piquer sur l'objectif. J'ai vu un Fw 190 prendre feu devant moi et partir en vrille. Je n'ai pas eu le temps de voir de qui il s'agissait, car j'avais un Thunderbolt accroché à mes basques. J'ai choisi de piquer au plus près du sol, passant au-dessus du terrain et d'une demi-douzaine de " Skytrain " alignés comme à la parade. Les circonstances ne m'ont pas permis d'ouvrir le feu dessus. Quelques traçantes m'ont encadré et puis, plus rien. L'Américain avait dû renoncer, car il risquait d'être pris sous le feu de

John Charles Meyer

Né le 3 avril 1919 à Brooklyn, John Meyer entre au collège de Dartmouth et devient cadet de l'AAF en novembre 1939. Breveté pilote avec le grade de sous-lieutenant en juillet 1940, il devient instructeur avant de servir au sein du 33rd FS en Islande pour la protection des convois. Lieutenant en novembre 1941, puis capitaine en janvier 1942, il prend le commandement du 34th FS, qui deviendra par la suite le 487th FS du 352nd FG. Le groupe arrive en Grande-Bretagne en juillet 1943. Agressif et exigeant, Meyer se taille rapidement une réputation de meneur d'hommes motivant et très porté sur la discipline, comme son surnom « Whips » (fouets) semble l'indiquer. Nommé lieutenant-colonel en avril 1944, il devient commandant en second du 352nd FG sept mois plus tard. Il obtient ses 23ème et 24ème victoires le 1er janvier 1945. Son score le hisse à la quatrième place du palmarès des as américains en Europe. Mais, avec 13 avions ennemis détruits au sol, il est le premier à ce sport particulièrement dangereux.

Le 9 janvier, après sa 200ème mission de guerre, il se rend à Paris en voiture pour une émission de radio quand il est victime d'un grave accident qui met un terme à sa carrière de pilote de guerre. Revenu au collège de Dartmouth, il en sort avec un doctorat en géopolitique. Lorsque la guerre de Corée éclate, il reprend du service et en août 1950, il prend la tête du 4th FIG. Il effectue 31 missions de guerre, est promu colonel et remporte deux nouvelles victoires avant de revenir aux USA en juin 1951. Il passe à différents postes en état-major et termine sa carrière militaire comme commandant du *Strategic Air Command* avec le grade de général d'armée aérienne, avant de prendre sa retraite en août 1974.

John C. Meyer décède d'un infarctus dans sa résidence à Los Angeles le 2 décembre 1975.

Titulaire des plus hautes décorations américaines et étrangères (notamment la croix de Guerre française avec palme), il a obtenu 26 victoires confirmées et compte parmi les plus grands as de la 8th *Air Force*.

Source : *Stars and Bars* – F.Olynyk – Grub Street, 1996.

Le très célèbre P-51D baptisé « Petie 2nd » de John C. Meyer.
Ce n'était pourtant pas l'appareil qu'il pilotait le 1er janvier 1945, l'ayant remplacé par « Petie 3rd » depuis le début du mois de novembre 1944. (USAF)

[18] *Aces and Wingmen II* – B.Hess – Aviation Usk, 1999.
[19] *A Perfect Day to Die* – F.Zimmermann – DoubleDay, 1959.

Cet appareil est généralement considéré comme un Fw 190A-9 du III./JG 11, mais rien ne permet de l'affirmer avec certitude. (Collection H. Obert)

ses propres artilleurs qui me tiraient dessus comme des malades. Mon avion a tressailli sous les impacts et une petite fumée blanche a jailli du capot. J'ai tout de suite compris que je ne rentrerais pas à la maison. Le moteur tournait encore normalement, alors je me suis dit, perdu pour perdu, autant tenter un second passage. De toute façon, j'étais trop bas pour sauter. Isolé dans le coin nord-ouest de l'aérodrome, j'ai donc effectué un demi-tour et j'ai visé les " Skytrain " qui n'avaient pas bougé. Je pense en avoir touché un ou deux, mais je n'ai pas eu le loisir d'observer leur sort, car mon taxi a été à nouveau secoué par des impacts. Je me suis dit qu'il était temps de mettre fin à la mission. Je me suis retourné, il n'y avait personne derrière moi. Alors, j'ai décidé de mettre le plus de distance possible entre l'objectif et moi et j'ai pris un cap plein est. Je ne suis pas allé bien loin, un Mustang s'est installé sur ma queue et m'a copieusement assaisonné. Le moteur a rendu l'âme, mais par bonheur, une vaste prairie s'est offrerte juste devant moi. Depuis un quart d'heure je n'avais pas dépassé l'altitude de 50 mètres, ce qui m'a certainement sauvé la vie. Je me suis écrasé sur le ventre dans une espèce de terrain spongieux qui a amorti l'impact, sans pour autant m'éviter le " casse-croûte collimateur ". Quand j'ai repris conscience, la première chose que j'ai vue c'était le canon de fusils pointés sur moi avec à l'autre extrémité des soldats anglais. J'avais beau être groggy et aveuglé par le sang qui coulait de mon cuir chevelu, j'ai tout de suite compris que la guerre était terminée pour moi. »

Si le 487th *Fighter Squadron* de Meyer va se tailler la part du lion [20], avec 23 victoires revendiquées (dont quatre à Whisner, quatre également au *Lieutenant* Sanford K. Moats et trois aux *Captain* Henry M. Stewart et *Lieutenant* Alden P. Rigby), le 390th *Fighter Squadron* demande à inscrire sept victoires homologuées à son tableau de chasse, dont trois sont attribuées au seul *Lieutenant* Melvyn R. Paisley.

Car, en fait, c'est le 390th FS qui est entré le premier en action. Avortant leur mission pour parer à la menace qui pèse sur l'aérodrome, les pilotes de P-47D attaquent les 190. Le *Lieutenant* R.V. Brulle raconte la suite [21] :

« Je me suis débarrassé de mes bombes et j'ai basculé violemment sur l'aile et me suis retrouvé en bonne position dans la queue d'un Fw 190. J'ai ouvert le feu tout en me rapprochant jusqu'à une distance de 100 mètres. J'ai vu de nombreux coups au but. Il a explosé quand il a touché le sol. Je me suis alors installé derrière un autre Fw 190 et j'ai vidé mon restant de munitions. Quand j'ai rompu l'engagement, il fumait, mais je ne l'ai jamais vu percuter le sol. »

Et pour cause, puisque son adversaire, le *Leutnant* Georg Füreder, *Kapitän* du 5./JG 11, n'a pas été abattu, comme il l'explique lui-même [22] :

« J'ai repris un peu d'altitude et j'ai attaqué droit devant moi. Pour mitrailler des Thunderbolt parqués sur le côté est du terrain, mon angle d'approche était trop raide. À la place, j'ai avisé dans la zone nord-ouest quatre ou cinq bimoteurs parqués dans l'herbe. J'ai fait un demi-tour brutal, bondissant au-dessus des Thunderbolt que j'avais repérés en premier. Je volais à basse altitude quand j'ai été entouré de traçantes. J'ai d'abord pensé à la DCA, mais j'ai découvert que deux Thunderbolt me filaient le train [Lt. R.V. Brulle et Cpt Lowell B. Smith – NDA]. *L'un d'eux ouvrit le feu, mais sa correction était beaucoup trop importante. J'ai dégagé vers le haut, puis j'ai viré à gauche et sa rafale est passée dessous. Mon poursuivant a alors renoncé et, avec son ailier, il a piqué pleins gaz vers le sol en direction de l'ouest. »*

« J'avais beau être groggy, j'ai tout de suite compris que la guerre était finie pour moi. »

La 5./JG 11 sera la seule escadrille à ne pas déplorer la moindre perte.

Pendant ce temps, Melvyn Paisley passe à l'attaque d'une manière pour le moins originale : *« J'ai coiffé un Me 109. Plutôt que d'utiliser mes mitrailleuses, j'ai choisi de commencer mon attaque en lui balançant les roquettes que je portais. Les deux premières l'on raté, mais la troisième l'a eu. »*

« Au début de la dernière passe, poursuit Georg Füreder, *que j'ai dû entreprendre à plus haute altitude en raison du manque de visibilité, j'ai dû traverser l'épais rideau de fumée qui s'élevait du secteur sud de la base. Pendant les première et deuxième passes, il y avait une quantité invrai-*

[20] Sur les douze pilotes ayant engagé le combat, onze reviendront avec au moins une victoire confirmée !
[21] A.Bishop, op.cit.
[22] W.Girbig, op.cit.

semblable au-dessus de l'aérodrome. Après la première attaque, il n'était plus possible de savoir où se trouvaient le Kommodore *et les pilotes les plus expérimentés au milieu de tout ce tohu-bohu.* »

Pas étonnant que personne n'ait vu tomber le Fw 190A-9 de Günther Specht. Il n'a d'ailleurs jamais été retrouvé. Avec lui a également disparu Horst-Günther von Fassong. Quelques pilotes l'ont aperçu pour la dernière fois au sud du terrain en train de livrer combat à deux Thunderbolt. Pas moins de 13 autres pilotes ont également disparu sans laisser de traces. Huit tués et deux prisonniers complètent le sinistre bilan de la JG 11, qui a laissé près de la moitié de ses effectifs dans l'opération « Bodenplatte ».

En contre-partie, les pilotes allemands ne peuvent guère se prévaloir que de la destruction de 4 Mustang et 1 Thunderbolt en combat et d'un unique Spitfire au sol...

Victoires alliés à As et Ophoven

487th *Fighter Squadron*
4 victoires : Capt William T. Whisner, Lt Sanford K. Moats
3 victoires : Capt Henry M. Stewart, Lt Alden P. Rigby
2 victoires : Lt-Col John C. Meyer, Lt Raymond H. Littage
1 victoire : Maj William T. Halton, Lt Walker G. Diamond, Lt Dean M. Huston, Lt Nelson R. Jesup, Lt Alexander F. Sears

390th *Fighter Squadron*
3 victoires : Lt Melvyn R. Paisley
1 victoire : Capt Lowell B. Smith, Lt Robert V. Brulle, Lt John W. Feeney, F/O David C. Johnson Jr

391st *Fighter Squadron*
1 victoire : Lt John F. Bathurst, Lt Donald G. Holt

N° 610 *Squadron*
1 victoire : F/Lt A.F.O. Gaze

L'ATTAQUE DE LA JG 26

Malgré la situation générale fin 1944, la JG 26 demeure une escadre gérée de main de maître par son légendaire *Kommodore*, l'*Oberst* Josef Priller, dont les pilotes sont pour la plupart encore fortement motivés, très disciplinés et soucieux de se montrer à la hauteur du passé prestigieux de leur unité.

En fait, la JG 26 compte *de facto* un quatrième groupe, le III./JG 54. Depuis son retour sur le front Ouest, il a été placé sous le commandement tactique de la JG 26. Convalescent depuis les terribles combats en Normandie, venant juste d'être transformé sur Fw 190D-9, ce groupe enregistre un véritable désastre le 29 décembre, perdant 13 pilotes dont son mythique *Kommandeur*, le *Hauptmann* Robert « Bazzi »Weiss. Priller le fait temporairement remplacer par l'un de ses propres pilotes, l'*Oberleutnant* Hans Dortenmann.

Dans l'après-midi du 31 décembre, 20 « Dora-9 » du III./JG 54 arrivent à Fürstenau pour se mettre aux ordres du I./JG 26. Les objectifs impartis à la JG 26 sont le terrain de Gimbergen et celui d'Evère, à la périphérie de Bruxelles. L'heure du décollage est fixée à 8h15. Comme ailleurs, chaque groupe sera guidé par un Ju 88G de chasse de nuit et, en raison de l'itinéraire imposé, les appareils ne porteront pas de bombe, mais un réservoir de 300 litres.

La JG 26 survole le secteur de La Haye, l'un des mieux protégés par la *flak* allemande en raison de la présence des sites de lancement des V-2. Les artilleurs allemands, qui n'ont pas été prévenus du passage des chasseurs de la Luftwaffe, déclenchent un violent tir de barrage. Deux appareils du I./JG 26, quatre du II./JG 26, un du III./JG 26 et un du III./JG 54 sont abattus, sans compter plusieurs autres endommagés qui doivent rebrousser chemin.

Le *Feldwebel* Günther Egli de la 11./JG 54 compte parmi les pilotes abattus par sa propre DCA. Il effectue un atterrissage de fortune dans un champ et est fait prisonnier. Il raconte qu'il est instructeur dans une escadre de chasse et qu'il fait partie de l'*Einsatzstaffel*/JG 104, afin de ne pas révéler son unité d'appartenance [23]. Ce mensonge donnera naissance à la légende de la participation de cette pseudo-escadrille opérationnelle d'une escadre d'entraînement à l'opération « Bodenplatte ».

Piquant pour dérouter les artilleurs, l'*Oberfeldwebel* Werner Zech, de la 11./JG 54, heurte un arbre, arrachant 4 cm de chacune des pales de l'hélice et perçant son réservoir ventral. Il met aussitôt le cap à l'ouest et entre en collision avec un vol d'oiseaux.... Son avion devient incontrôlable, mais il réussit à atterrir à Twente, où son appareil sera sommairement réparé pour qu'il puisse regagner sa base quelques jours plus tard.

Un Fw 190 « long nez » (WNr. 500647, « 4 » marron) de la 7./JG 26 abandonné à Hustedt en avril 1945. (Collection privée)

L'attaque de Grimbergen

À quelques minutes de son objectif, la formation du I./JG 26 et du III./54 est surprise par 12 Spitfire du N° 308 (*Polish*) *Squadron*. Les Polonais ont engagé ou vont engager (l'ordre n'a pas été établi) les appareils de la JG 1 près de St Denis-Westrem, un terrain situé à quelques kilomètres seulement de Grimbergen. Ils descendent quatre ou cinq Fw 190, dont ceux de l'*Unteroffizier* Heinz Schulz (2./JG 26 - tué) et du *Feldwebel* Paul Drutschmann (9./JG 54 - prisonnier).

Les Allemands attaquent Grimbergen à 9h20. L'aérodrome est désert et les pilotes allemands ne dénichent que quatre B-17, un P-51 et un bimoteur non identifié. Leur attaque

[23] *The JG 26 War Diary, vol. 2* – D.Caldwell – Grub Street, 1998.

Republic P-47D-30-RE (44-20545)
1st Lieutenant Melvyn R. Paisley
390th *Fighter Squadron*, 366th *Fighter Group*
As, janvier 1945.

Republic P-47D-10-RE (?)
366th *Fighter Squadron*, 358th *Fighter Group*
Toul, début 1945.

Republic P-47D-10-RE (42-75102)
366th *Fighter Squadron*, 358th *Fighter Group*
Toul, début 1945.

North American P-51D-15-NA (44-15041)
Colonel John C. Meyer
352nd *Fighter Group*
As, 1er janvier 1945.

North American P-51D-10-NA (44-14237)
Captain William T. Whisner
487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*
As, janvier 1945.

© P-A. Tiley, 2002

Bodenplatte

L'incontournable « 12 » noir de Theo Nibel (10./JG 54), descendu par un gallinacé belge. Cet incident lui vaudra le surnom de « chasseur de perdrix » de la part de ses camarades de captivité. (USAF)

détruit les rares avions au sol et incendie des dépôts de carburant, mais la base bénéficie d'une puissante défense anti-aérienne. Celle-ci descend trois avions allemands. Toutefois, un autre tombe d'une manière bien particulière. Le *Leutnant* Theo Nibel, de la 10./JG 54, percute une perdrix qui fracasse son radiateur, le contraignant à effectuer un atterrissage de fortune [24].

Le *Major* Karl Borris fait emprunter la même route pour le retour. Comme l'écrit si plaisamment Donald Caldwell : « *L'aptitude des artilleurs anti-aériens allemands à identifier les avions ne s'était pas améliorée pendant l'heure précédente.* » Au moins sept Fw 190D sont abattus (quatre tués, un prisonnier et un blessé), et cinq autres disparaissent pour une raison inconnue sur le chemin du retour. Parmi ces derniers se trouve l'*Unteroffizier* Heinz Wodarczyk, le fidèle ailier de « Pips » Priller, qui avait pris part à la fameuse sortie au-dessus des plages du débarquement le 6 juin 1944 derrière son *Kommodore*.

Le bilan de l'attaque de Grimbergen est lourd : douze pilotes perdus au I./JG 26 sur les quarante-huit qui avaient décollé le matin (25%) et douze au III./JG 54 sur... dix-sept (70% !).

L'attaque d'Evère

La base B.56, située à la périphérie de Bruxelles, constitue un objectif beaucoup plus généreux pour les II. et III./JG 26. Outre, le 127 *Wing* canadien résident (N° 403, 416 et 421 *Squadrons* sur Spitfire XVI), stationnent de nombreux avions de transport de toutes tailles et un certain nombre de B-17.

« *Et voilà qu'apparut l'immense aérodrome*, rapportera l'*Oberleutnant* Günther Blömertz [25]. *Des centaines de bombardiers et de chasseurs étaient soigneusement rangés dans tous les coins du terrain. Nos tirs claquèrent sur cette parade. À ce moment, il y avait quelques Spitfire qui décollaient – ils foncèrent droit sur cette grêle mortelle, se retournèrent, s'écrasèrent ou éclatèrent en flammes.* »

Pourtant, le *Flight Lieutenant* D.W.A.Harling DFC du N° 416 *Squadron* réussit à décoller, tandis que ses trois co-équipiers sautent hors de leur avion et s'en tirent sans une égratignure. Les 109 incendient les Spitfire au passage. Dave Harling est rattrapé, descendu et tué par l'*Oberleutnant* Adolf Glunz.

Les Britanniques réagissent avec rapidité. Plusieurs Spitfire réussissent à prendre l'air juste avant ou au tout début de l'assaut. Quatre appareils du N° 403 *Squadron* sont coiffés par la patrouille de protection haute. Dans la bagarre qui s'ensuit, les Canadiens revendiquent 3 Fw 190D et 3 Bf 109, mais les pertes allemandes se limitent à un seul appareil (*Unteroffizier* Wilhelm Schmitz de la 6./JG 26, tué).

Du côté canadien, le grand homme du jour est le *Pilot Officer* Steve Butte du 403. Faisant partie de la deuxième patrouille à prendre l'air, en compagnie de son ailier, le *Sergeant* Doug Lindsay, il fond sur un groupe de chasseurs allemands sans avoir pu se débarrasser de son réservoir supplémentaire. Il raconte la suite [26] :

« *Ai choisi l'appareil le plus proche et me suis approché à 100 mètres, tirant plusieurs rafales et observant de nombreux coups au but. L'appareil s'est écrasé en flammes... Ensuite je me suis retrouvé dans la queue d'un Fw 190 et me suis approché à une centaine de mètres. J'ai noté des coups au but, le premier dans l'aile droite, puis dans l'aile gauche, puis dans le fuselage. L'appareil a continué droit devant lui et s'est écrasé derrière une rangée de maisons après avoir arraché une partie d'un toit. Puis je me suis mis derrière un Me 109 et ai tiré plusieurs rafales à une distance de 175 mètres et j'ai noté des coups au but sur ses ailes et son fuselage, qui ont provoqué une fumée noire et arraché quelques pièces métalliques... L'une d'elles a heurté mon réservoir supplémentaire. Il y avait beaucoup de fumée et je ne parvenais plus à m'orienter. J'ai rompu l'attaque à environ 150 mètres d'altitude et j'ai aperçu l'appareil pratiquement sur le dos en piqué prononcé. J'ai dû dégager et je ne l'ai pas vu s'écraser. Je me suis placé dans la queue d'un autre Me 109 et je lui ai envoyé quelques courtes rafales à une distance d'environ 200 mètres, quand je suis tombé à court de munitions. Alors, je me suis dirigé vers l'ouest, mais j'ai été coiffé par deux Fw 190. J'ai réussi à me mettre dans la queue de l'un d'eux, mais je ne pouvais guère faire autre chose que de prendre des photos ! J'ai dégagé et suis passé dans la fumée provenant d'une espèce d'usine et quand le contrôle m'a donné le feu vert, je me suis radiné en vitesse.* »

Un raid correctement planifié, mais épouvantablement mal exécuté, selon « Johnnie » Johnson.

Les chasseurs allemands multiplient les passes, bien aidés par le fait que la DCA est tombée à court d'obus dix minutes après le début de l'attaque. Vers 9h40, le *Major* Anton Hackl, estimant qu'il n'y a plus de cibles intéressantes à se mettre sous la dent, donne l'ordre du retour.

Si l'attaque d'Evère peut être considérée comme une réussite, il faut néanmoins nuancer les choses. Le *Wing Commander* « Johnnie » Johnson, commandant le 127 *Wing*, estime que le raid a été correctement planifié, mais épouvantablement mal exécuté en raison d'une grande imprécision dans les tirs, probablement due au fait que la Luftwaffe compte alors trop de novices dans ses rangs. La RAF perd 12 Spitfire (dont celui de Harling) détruits, 12 autres étant endommagés, 5 Anson Mk. XI, 1 Auster et 5 Dakota, les pertes américaines seraient, selon les Allemands de 20 B-17 et B-24 (mais il faut rester très prudent) et le Beech 18 du Prince Bernard des Pays-Bas n'est plus qu'un tas de cendres.

Le II./JG 26 laisse huit pilotes dans l'aventure, presque tous des néophytes, et le III./JG 26 quatre.

[24] On a souvent dit que Nibel avait été abattu par un paysan, mais l'origine de cette légende vient de ce que l'un des premiers auteurs britanniques à avoir évoqué « Bodenplatte » a transformé le mot « peasan » (perdrix) en « peasant » (paysan) !
[25] N.Franks, op.cit.
[26] A.Bishop, op.cit.

L'ATTAQUE DE LA JG 27

La situation de la JG 27 n'est guère brillante. Les pertes enregistrées les jours précédents ont pratiqué des coupes sombres dans ses effectifs. Le II./JG 27, commandé par le *Hauptmann* Gerhard Hoyer, ne peut aligner que 12 Bf 109G-14. Pour cette raison, ce groupe gagne Rheine dans la soirée du 31 décembre, afin d'être engagé en compagnie du I./JG 27 du *Hauptmann* Eberhard Schade, qui, lui, ne compte que 16 appareils en état de vol. Avec les III. et IV./JG 27 et le renfort du IV./JG 54, ce sont en tout environ 70 appareils qui s'apprêtent à décoller derrière le *Kommodore*, le *Major* Ludwig Franzisket.

Ce n'est que le 1er janvier à 7 heures du matin que les pilotes reçoivent leurs instructions. Leur objectif est l'aérodrome de Melsbroek, près de Bruxelles. Le départ est fixé à 8h30. Comme toutes les unités basées dans le nord, la JG 27 vole jusqu'à Utrecht avant d'infléchir sa course vers le sud. Et comme les autres, la JG 27 se heurte au barrage de sa propre *flak* qui descend deux Bf 109, un troisième, celui du *Staffelkapitän* de la 2./JG 27, le *Leutnant* Heinrich Wiese, étant abattu par la DCA alliée en franchissant le front.

Par erreur, quelques appareils du III./JG 27 rompent la formation en apercevant Gilze Rijen et vont attaquer ce terrain, précédant de quelques minutes une formation de la JG 3.

Melsbroek ou B.58 abrite le 139 *Wing*, composé de trois *Squadrons* de Mitchell, et le 34 *Wing*, composé d'un *Squadron* de Spitfire PR.XI, un de Wellington Mk. XIII et un de Mosquito PR.XVI. Les Mitchell sont pour la plupart en route pour une mission sur Dasburg, mais quelques-uns sont restés et sont parqués à proximité de divers appareils, allant du P-47 au Stirling, en passant par une variété d'avions de liaison et de B-17.

Les I. et II./JG 27 attaquent les premiers selon un axe nord-sud. Ce sont les Wellington de reconnaissance nocturne qui sont visés en priorité : 13 sont détruits. Trois Mosquito et trois Spitfire complètent le tableau de désolation des pertes du 34 *Wing*, sans compter les avions endommagés à divers degrés.

Emporté par son élan lors de sa seconde passe, l'*Unteroffizier* Johannes Härtlein se retrouve au milieu des « longs nez » de la JG 26 au-dessus d'Evère, distant d'une dizaine de kilomètres de Melsbroek. Touché par un obus de DCA, il doit sauter en parachute et sera fait prisonnier.

Le IV./JG 27 ferme la marche et effectue cinq passes dans l'axe est-ouest, au milieu de la fumée et des explosions.

Six Mitchell, un Boston, un Stirling, trois Anson, quatre Auster, un Proctor, un Oxford et le Mosquito personnel de l'*Air Marshal* Coningham sont rayés des contrôles. Mais surtout, la JG 27 met un terme à la carrière opérationnelle du Handley-Page Harrow : avec la perte de sept de ses appareils, le *flight* du N° 271 *Squadron* qui utilisait encore ces reliques pour l'évacuation sanitaire, devra être rééquipé en Dakota, les survivants n'étant plus assez nombreux.

La JG 27 met un terme à la carrière opérationnelle du Handley-Page Harrow !

Il semble que plusieurs Messerschmitt ait eu à affronter des Spitfire au retour, mais les détails font défaut. L'*Unteroffizier* Ferdinand Fink de la 1./JG 27 aurait ainsi été tué en combat aérien.

Le *Hauptmann* Heinz Dudeck, qui commande le IV./JG 27, est touché au moteur par un obus de DCA et doit sauter de son avion en feu. Il est fait prisonnier en arrivant au sol.

Les pertes s'élèvent à dix tués, un disparu et trois prisonniers.

L'ATTAQUE DE LA JG 53

La JG 53, moins son premier groupe basé à Veszprem en Hongrie, reçoit l'ordre d'attaquer deux terrains près de Metz : Frescaty (Y.34), où stationnent les P-47D du 365th *Fighter Group*, est assigné aux *Stab*, II. et IV./JG 53 et Étain-Rouvres (A.82) au III./JG 53. Toutefois, les combats des semaines précédentes ont laissé des traces et le II./JG 53 se retrouve sans officier expérimenté. L'*Oberstleutnant* Helmut Bennemann en confie le commandement au *Leutnant* Karl Broo. Le décollage s'effectue à 8h45. Pour cette opération, la JG 53 va engager 79 Bf 109. Le trajet ne se déroule pas sans incident. Vers Kaiserslautern, une patrouille de Spitfire intercepte le Ju 88 qui sert de guide au II./JG 53 et le descend en flammes. Cependant, les pilotes britanniques ne remarquent par les 109 qui volent à très basse altitude. Un Spitfire traverse le champ de tir de Broo et, en dépit des ordres donnés, celui-ci ouvre le feu et l'abat. De même l'*Oberfeldwebel* Eduard Isken ne résiste pas à la tentation de s'offrir sa 50me victoire et descend un Auster peu avant d'arriver sur l'objectif.

La déroute du III./JG 53

Pendant ce temps, le III./JG 53 manque le rendez-vous avec le reste de l'escadre. Partis de Kirrlach, les pilotes du *Hauptmann* Siegfried Luckenbach tombent sur une trentaine de P-47D en patrouille. Ernst-Dieter Bernhard, ailier de Luckenbach, rend compte de la situation dans laquelle son groupe va se retrouver [27] :

« *Le vol s'était déroulé sans incident, mais j'ai vu un des deux* Rotten *qui volaient derrière nous gagner de l'altitude. Des Thunderbolt nous tombaient dessus soleil dans le dos. Aussitôt, j'ai vu mon chef larguer son réservoir supplémentaire et grimper à son tour. J'ai immédiatement largué le mien pour rester avec mon chef. L'instant suivant, on engageait un combat tournoyant sauvage contre les 30 Thunderbolt qui venaient de semer la confusion dans notre formation. La préparation de la mission avait été insuffisante, car personne ne nous avait dit ce que nous étions censés faire en pareille circonstance. Comme nous n'avions pas encore franchi le front, il n'y avait aucun contact radio entre nous et, selon les ordres, les radios n'avaient pas été allumées. En conséquence, celui qui avait repéré les Thunderbolt en premier n'avait pas pu*

[27] *Jagdgeschwader 53, vol. 3* – J.Prien – Schiffer, 1998.

prévenir les autres. Le Kommandeur *comprit que s'en tenir de manière rigoureuse à la mission était absurde et aurait signifié la disparition de nombreux pilotes. Mais son ordre d'engager le combat avec l'ennemi n'a pas été entendu. Il a fallu un petit moment pour que chacun se rende compte que le silence radio n'était plus vraiment de mise dans les circonstances actuelles et il a fallu encore une bonne minute pour que la radio fonctionne après avoir été allumée.*

« Quoi qu'il en soit, chacun a suivi le type devant lui et en fin de compte, tout le monde a grimpé. Mais ce bref instant d'hésitation a été suffisant pour semer le trouble dans notre formation. Avec la vitesse qu'ils avaient emmagasinée dans leur piqué, les Thunderbolt la jouaient facile. Ils pouvaient exécuter leurs passes comme à l'entraînement et utiliser leur vitesse pour reprendre de l'altitude et préparer leur passe suivante. Alors que nos Bf 109, tentant de grimper en partant des paquerettes, pendaient dans les airs comme des prunes trop mûres.

Le III./JG 53 perd 13 Bf 109 en combat, mais tous les pilotes rentreront.

« De nombreuses pensées m'ont traversé la tête. Le fait d'avoir largué nos réservoirs supplémentaires trop tôt signifiait que nous ne pourrions pas effectuer notre mission comme prévu. Même si nous parvenions jusqu'à notre objectif, il n'était pas assuré que nous aurions assez de carburant pour revenir. Selon ce que l'on trouverait sur place, il n'était même pas certain que nous pourrions atteindre nos lignes. Est-ce que tous nos avions devaient accepter le combat ? Pourrions-nous dégager et atteindre Étain ? Après avoir ouvert ma radio, j'ai entendu le Kommandeur *appeler ses hommes. Seuls quelques-uns ont répondu. Un terrible combat tournoyant s'est engagé. Plusieurs d'entre nous ont été atteints et ont dû sauter. Nous étions complètement dispersés. Moi-même, je me suis retrouvé avec un Thunderbolt dans ma queue et je n'ai eu d'autre choix que de tirer sur le manche de toutes mes forces pour éviter d'être descendu. À l'issue de cette manœuvre, j'ai perdu de vue mon chef. »*

Bernhard se retrouve ensuite tout seul dans le ciel et tente de poursuivre la mission. Cependant, son avion a été fortement endommagé pendant le combat et il doit faire demi-tour, la mort dans l'âme. Il rentre à Kirrlach sans encombre, mais avec le moral à zéro.

« Après tous les préparatifs concernant cette mission, j'étais de retour là où elle avait commencé et j'étais en colère après ma malchance. Je pensais que plusieurs avions de mon groupe avaient peut-être atteint l'objectif. Mais quand plus de deux heures se sont écoulées après notre départ sans voir beaucoup d'avions revenir, j'ai pensé que ce jour serait un jour noir. Je crois qu'à part moi, seulement un ou deux Bf 109 sont rentrés à Kirrlach, dont l'Oblt. von Vacano, Kapitän *de la 9.* Staffel. »

L'attaque des P-47 a été dévastatrice au sein du III./JG 53, 13 Bf 109 ont été abattus, mais le groupe a eu de la chance dans son malheur, puisqu'il n'a perdu aucun pilote.

Un Bf 109G-14 du IV./JG 53 à Kirrlach, le 13 janvier 1945. À cette époque de la guerre, le remplacement des avions n'est pas un plus gros problème pour la Luftwaffe que pour les Alliés. Le remplacement des pilotes, si ! (Collection J.V. Crow)

L'attaque de Metz

Peu avant 9h20, le *Stab* et le IV./JG 53 se présentent devant Frescaty où règne déjà une certaine activité. Quelques minutes tôt, 12 P-47D du 387th *Fighter Squadron* sont rentrés d'une reconnaissance armée, tandis que le *Captain* Jerry Mast décolle à la tête de douze P-47D du 388th FS et que le 389th FS est en train de préparer une sortie à son tour.

Le 365th FG a pour habitude de tenir deux pilotes en alerte à l'autre bout de la piste, « au cas où... », mais cette précaution n'est guère prise au sérieux. Ce matin-là, seul le *Captain* Tom Stanton (du 386th) est harnaché dans son

P-47, son ailier est encore en train de se réchauffer au-dessus d'un brasero.

Tout à coup une vaste formation débouche au-dessus du terrain. Les commentaires fusent. « *Vu la façon dont leur formation est dispersée, c'est des English; ils aiment voler comme ça* », remarque un armurier. « *T'as vu ces connards de P-51 qui font du rase-mottes !* », fait un mécano à l'un de ses camarades. L'autre, sans doute plus observateur, lui rétorque : « *Mon cul, oui ! C'est des Boches !* » et les deux hommes se jettent dans une tranchée au moment où mitrailleuses et canons commencent à claquer.

Bien évidemment, Stanton, tout seul à l'extrémité de la piste, offre une cible idéale. Avant qu'il n'ait pu faire quoi que ce soit, il est encadré de balles et d'obus par un Bf 109, mais miraculeusement, aucune ne fait mouche. Alors, le pilote se détache et court se mettre à l'abri.

Eduard Isken évoque le début de l'attaque [28] :

« *Non loin de l'aérodrome, nous avons été pris pour cibles par la DCA. Puis on a effectué la première passe, les avions ennemis étaient alignés comme à la parade. Des bombes ou des réservoirs étaient en train d'être montés sous les avions. Après notre première passe, toute une rangée de gros nuages de fumée noire flottait au-dessus du terrain.* »

Derrière le *Stab* et le quatrième groupe arrive le deuxième en échelon refusé. La DCA américaine est déjà en pleine action. Particulièrement bien agencée, car la plupart des batteries ont été installées sur les collines entourant Frescaty, la défense anti-aérienne réalise un véritable carnage. L'*Obersleutnant* Bennemmann est touché et un éclat le blesse superficiellement au visage. Sept appareils du II./JG 53 sont abattus au-dessus de l'aérodrome et le IV./JG 53 en perd six. Les P-47D du 388th FS, rappelés d'urgence, n'ont pas pu arriver à temps et aucun chasseur n'a pu décoller du terrain. Il n'y a donc pas eu de combat aérien et toutes les pertes sont à mettre au compte de la DCA.

Les Américains ont perdu 22 P-47D détruits et 11 endommagés, mais ils ne déplorent aucune victime, seule a été mise à mal la fierté du *Major* George Brooking, commandant du 386th FS, pour s'être précipité hors des latrines avec le pantalon en bas des jambes.

Les deux groupes de la JG 53 ont perdu 14 pilotes en tout (5 tués et 2 prisonniers chacun).

Après le raid, l'*Oberfeldwebel* Stefan Kohl de la 13./JG 53, qui s'est parachuté, est amené à Frescaty. Il est interrogé par le *Major* George Brooking. Le sous-officier allemand se fait remarquer par son comportement arrogant et cabot. Quelqu'un voulant prendre une photo de la scène, Kohl exige qu'il puisse se recoiffer et polir ses bottes avant. Puis, avisant les carcasses tordues des P-47 au-dehors, il lâche à Brooking : « *Qu'est-ce que vous dites de ça ?* ». Le *Major* serre les dents et sort de la pièce sans un mot. Deux jours plus tard, Brooking rend une nouvelle visite à son prisonnier. Il le fait se lever et l'emmène devant la fenêtre où le jeune pilote allemand peut apercevoir un alignement de P-47D flambant neufs qui viennent d'arriver. « *Qu'est-ce que vous dites de ça ?* », lui dit simplement Brooking. Kohl regarde un instant le sol, puis fixe Brooking et dans un anglais impeccable lui répond : « *Ça, c'est la seule raison pour laquelle vous gagnez* ».

[28] J.Prien, op.cit.

Le *Gefreiter* Alfred Michel, de la 16./JG 53, contemple les restes de son Bf 109G-14 (WNr. 462892 – « 2 » bleu) crashé près de Waldwiestroff.
L'impact de balle semble prouver qu'il a été abattu et non victime d'une panne de moteur.
Avec l'apparition des bandes de la défense du Reich (cf Aéro-Journal n° 5), l'insigne de l'as de pique a disparu. Sur la photo du bas, on distingue encore son emplacement.
(USAF)

P-47D contre III./JG 53

366th *Fighter Squadron*		
Capt Fred L. Hillis	Me 109F (sic)	
367th *Fighter Squadron*		
F/O Charles W. Cassidy	Me 109	N. Homburg
F/O Jerrald P. Evoritt	Me 109	
2/Lt George R. Freifeld	Me 109	
2/Lt Daniel E. O'Riordan	2 Me 109	
1/Lt Wayne E. Owens	3 Me 109	
Capt Alfred W. Perry	2 Me 109	
F/O Julius J. Rosenfeldt	Me 109	
1/Lt William H. Schubert	Me 109	
2/Lt Robert R. Ueeck	Me 109	

Source : Frank Olynyk.

Bodenplatte

L'épave du Bf 109G-14/AS (WNr. 784993 – « 13 » blanc) de l'*Unteroffizier* Herbert Maxis, entré en collision avec l'appareil de l'*Oberleutnant* Otto Benz (tous deux de la 13./JG 53). Maxis sera battu à mort par les habitants de la région. Toutefois, selon d'autres sources, il aurait été abattu par les servants d'une pièce de DCA américaine. (USAF)

L'ATTAQUE DE LA JG 77

En raison des graves blessures reçues par le *Major* Johannes Wiese le 24 décembre 1944, le commandement de la JG 77 est désormais assuré par le *Major* Erich Leie. L'objectif assigné à l'escadre est le terrain d'Anvers-Deurne ou B.70. Celui-ci abrite deux *Wings* de la RAF, le 145 comportant quatre *Squadrons* de Spitfire – tous français, et le 146 composé de cinq *Squadrons* de Typhoon.

Comme la plupart des autres escadres, la JG 77 va devoir effectuer un large arc de cercle vers le nord, jusqu'au Zuidersee, avant de plonger plein sud sur Anvers à partir de Rotterdam. Une centaine de Bf 109 décolle vers 8h30 depuis les trois terrains assignés à l'escadre. En passant près de Rotterdam, la formation s'expose au tir puissant des batteries anti-aériennes de la marine allemande, que l'on avait vraisemblablement oublié d'avertir. Trois appareils sont abattus.

Un peu plus loin, une demi-douzaine de pilotes du I. *Gruppe* avisent le terrain de Woensdrecht (Bergen-op-Zoom) et décident de l'attaquer. Cependant, le terrain est quasi désert. Il attend l'arrivée d'un *Squadron* de Spitfire néerlandais et les deux *Squadrons* de Spitfire britanniques qui l'occupent déjà se sont envolés. Il ne reste que deux *Squadrons* de Spitfire norvégiens, mais il semble que les chasseurs allemands n'aient pas attaqués.

Arrivé à Anvers, le II. *Gruppe* éprouve toutes les peines du monde à localiser Deurne et se met à tourner en rond au nord-est de la ville. Le III. *Gruppe*, lui, trouve l'objectif du premier coup, mais il est accueilli par un puissant tir de barrage. Le premier à tomber est le *Leutnant* Heinrich Hackler, *Kapitän* de la 11./JG 77 et récipiendaire de la *Ritterkreuz*, dont personne n'entendra plus jamais parler.

Selon les rapports britaniques, il semble que seulement une trentaine d'appareils a prononcé son attaquer sur Deurne, ce qui corrobore le fait que le II./JG 77 a décidé de rentrer sans atatquer. Les dégâts sont minimes. D'ailleurs, l'épisode a si peu troublé la quiétude des Français que les journaux de marche des leurs groupes ne consacrent que quelques lignes au raid. En dehors de quelques appareils de liaison, un seul Typhoon a été détruit; deux autres endommagés seront ultérieurement rayés des contrôles.

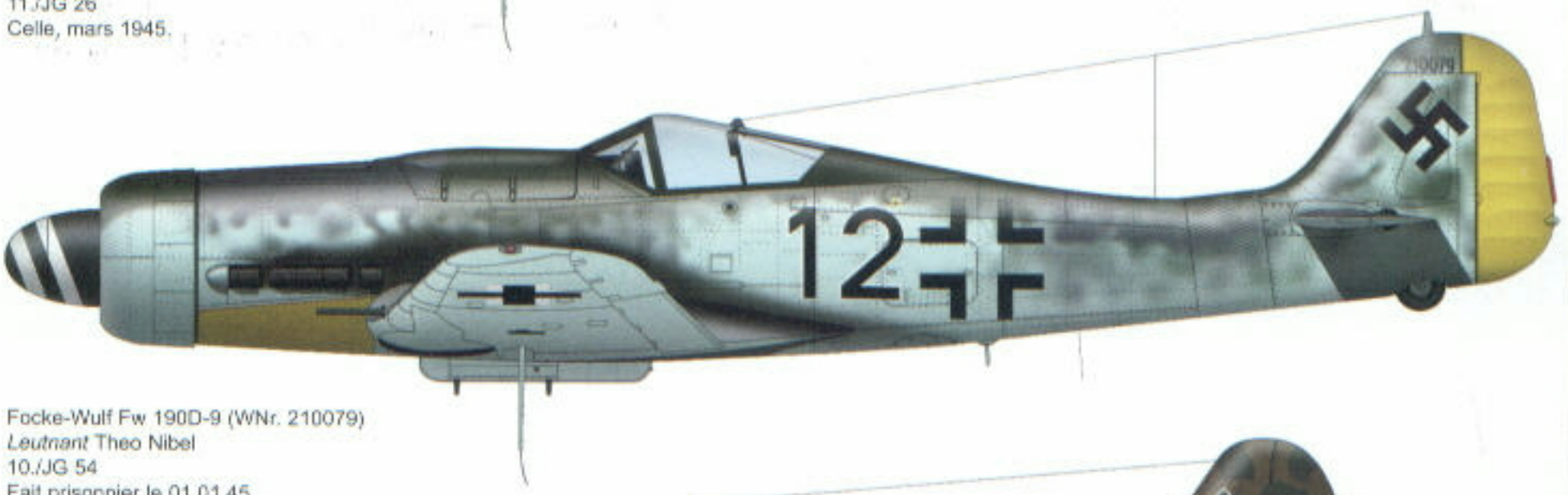
Deux appareils sont perdus sur le chemin du retour.

Les pertes globales de la JG 77 s'élèvent à 5 tués, 2 disparus et 3 prisonniers. Le bilan est donc totalement disproportionné.

Le Bf 109K-4 (WNr. 330230 – « 17 » blanc) dans lequel sera abattu l'*Unteroffizier* Heinrich Munninger de la 10./JG 77 près de Tillburg.
Le pilote sera mortellement blessé par la DCA britannique. (Collection privée)

Focke-Wulf Fw 190D-9 (WNr. 210003)
3./JG 26
Nordhorn, janvier 1945.

Focke-Wulf Fw 190D-9 (WNr. 600375)
11./JG 26
Celle, mars 1945.



Focke-Wulf Fw 190D-9 (WNr. 210079)
Leutnant Theo Nibel
10./JG 54
Fait prisonnier le 01.01.45.

Messerschmitt Bf 109K-4 (WNr. 330204)
1./JG 77
Dortmund, janvier 1945.

Focke-Wulf Fw 190F-8 (WNr. 584233)
9./SG 4
Feldwebel Rudolf Fye
Abattu et tué à St Trond, le 01.01.45.

© P.-A. Tiley, 2002

L'ATTAQUE DE LA KG 51

Un Me 262A-2a de la 2./KG 51 sur le terrain de Rheine, fin 1944. (Collection von Lutz)

La participation de la KG 51 et de ses avions à réaction à « Bodenplatte »est relativement méconnue. En tout 21 Me 262A-2a doivent précéder les attaques de la JG 3 contre Gilze-Rijen et Eindhoven, mais non pour supprimer les défenses anti-aériennes comme il aurait été faisable, mais comme simples chasseurs-bombardiers. Cette mission est de loin la plus importante, sur le plan des effectifs engagés, que la KG 51 aient connue jusqu'alors.

L'*Oberleutnant* Heinrich Häfner, de la 2./KG 51, raconte les détails [29] :

« *Réveil à 6h00 et juste après rassemblement au QG. Là, on nous apprit que la Luftwaffe devait lancer des raids simultanés contre les aérodromes hollandais et belges. Notre objectif était Gilze-Rijen.On nous a remis des photos pour qu'on les étudie en attendant l'heure-H. Le décollage se fit à 8h55. Les moteurs de notre* Gruppenkommandeur, *le* Major *Unrau, et de notre* Staffelkapitän, *l'*Oberleutnant *Abrahamczik, n'ont pas démarré. En conséquence, j'ai conduit la* Staffel *jusqu'à l'objectif. Près d'Arnhem, 15 chasseurs ennemis nous ont attaqués, mais on a réussi à leur échapper.*

« *À l'approche de l'objectif, on a plongé de 9 000 à 1 000 mètres et on a lancé nos bombes. On a ensuite mitraillé les avions parqués à très basse altitude. Je suis revenu au-dessus de l'aérodrome pour prendre des photos des avions en feu et des hangars détruits avec ma caméra Robot. Au retour, j'ai survolé l'aérodrome de Volkel où j'ai aperçu au moins 16 avions détruits et j'ai pris d'autres photos. J'ai atterri sans encombre à Hopsten à 9h51.* »

Comme on l'a vu plus haut, la DCA a revendiqué un Me 262 au-dessus de Gilze-Rijen, mais aucune perte n'a été déclarée par la KG 51. Toutefois, une source fiable [30] indique la perte de deux avions, celui du *Leutnant* Josef Hettlich, abattu par la DCA près de Heesch, et celui de l'*Oberfeldwebel* Erich Kaiser, descendu par sa propre *flak* en Hollande.

[29] *Me 262, vol. 3* – J.R.Smith & E.J.Creek – Classic Publications, 2000.
[30] *Strahljäger Me 262 im Einsatz* – M.Jurleit – Transpress, 1993.

AUTOPSIE D'UN DÉSASTRE

Dire que « Bodenplatte » est un échec cuisant relève de l'euphémisme. La vérité est bien pire que cela. Cependant, il convient de nuancer le raisonnement en gardant à l'esprit qu'au moment où cette opération a été déclenchée, la guerre était irrémédiablement perdue pour le III[ème] Reich et que, même si ce dernier coup de poker avait été gagnant, le doute ne planait déjà plus sur l'issue de la guerre. Le fait que « Bodenplatte » ait écorné le potentiel de la chasse allemande au point de ne plus lui permettre de défendre efficacement l'espace aérien dont elle avait la charge, ne doit pas faire oublier que l'offensive de la 8th *Air Force* sur les usines de carburant synthétique commençait à porter ses fruits. Même si « Bodenplatte » avait été annulé, les pilotes qui auraient été ainsi épargnés seraient venus grossir le nombre de ceux qui, dans les semaines qui ont suivi, ont attendu désespérément le ravitaillement en essence pour décoller. Certes, beaucoup auraient ainsi sauvé leur vie ou leur liberté, mais ils n'en auraient pas été plus efficaces pour autant.

Ce préalable étant posé, tirons maintenant avec les yeux des acteurs et des témoins de l'époque les conséquences de cette opération.

Les pertes alliées

D'abord une question qui n'a jamais été résolue de manière satisfaisante : combien d'avions les Alliés ont-ils perdu ? Les archives américaines sont si lacunaires qu'on en arriverait même à se demander s'ils tenaient réellement une comptabilité précise de leur matériel... Quant aux Britanniques, ils ont toujours été réticents à admettre qu'un avion était vraiment détruit. Aucun rapport n'a été dressé au niveau des aérodromes et le bilan global publié par la 2nd TAF reste ambigu : on ignore si le nombre d'avions détruits ne concerne que les pertes immédiates ou inclut les appareils qui, bien que réparables, furent néanmoins pilonnés pour d'autres raisons (obsolescence, coût économique...). Les documents primaires concernant les pertes de la 2nd TAF furent envoyés sur son ordre à l'*Air Marshal* Coningham et n'ont jamais refait surface depuis.

Selon les sources consultées, les pertes pourraient s'élever à plus de 220 avions détruits et 140 endommagés, mais Norman Franks n'a relevé avec certitude que la destruction de 150 avions opérationnels (73 appartenant à la 2nd TAF, 22 à la 9th AF, 40 à la 8th AF et 25 à d'autres commandements) et 24 avions divers. Les chiffres exacts ne seront probablement jamais connus, les rapports précis n'ayant jamais été dressés ou ayant « disparu » entre deux échelons du commandement supérieur.

Les pertes allemandes

Du côté de la Luftwaffe, les pertes en avions directement liées à « Bodenplatte » sont encore plus difficiles à cerner, faute d'archives. Selon des calculs approximatifs, on peut les chiffrer à quelque 300 appareils – soit le double des pertes alliées.

En réalité, les pertes matérielles n'ont aucune espèce d'importance. En janvier 1945, le rendement de l'industrie aéronautique allemande atteint des sommets historiques. Jamais une nation écrasée sous les bombes, contrainte de disperser dans la nature ses usines dont les voies de commu-

Moins de deux semaines après « Bodenplatte », la chasse allemande va encore connaître un jour noir le 14 janvier perdant plus de 150 avions et 107 pilotes tués ou disparus.
Après cette date, elle va quasiment cesser de représenter une réelle menace pour l'aviation alliée, d'autant que désormais, la question du carburant se pose avec acuité.
La guerre est finie et sur le terrain de Scheissheim les vestiges de la Luftwaffe sont alignés. On voit au premier plan un Bf 109K-4 (WNr. 332579) de la 14./JG 53 (« 15 » noir). Le *Werknummer* est porté à la fois sur la dérive et le bas du gouvernail. (Collection J.V. Crow)

nication sont soumises à une destruction méthodique, utilisant une main d'œuvre si peu qualifiée que certains travaux sont même confiés à des détenus des camps de la mort (ne l'oublions pas !), n'a produit autant d'avions. En décembre 1944, 3 155 appareils de tout type, principalement des chasseurs, sont pris en compte par la Luftwaffe.
Les industriels produisent désormais des chasseurs « consommables ». Les moteurs sont moulés d'un seul bloc, les connexions électriques sont supprimées. Les épaves sont renvoyées à l'arrière; tout ce qui est bon sera ré-utilisé, le reste sera refondu. Pas d'état d'âme.
En revanche, le facteur humain représente la grande faiblesse de la Luftwaffe. Les novices, de plus en plus jeunes et affectés de plus en plus tôt en unité, n'ont aucune chance de survie dans un environnement d'autant plus hostile que leur formation a été écourtée, tant en raison de l'urgence de la situation que de la pénurie de carburant. La durée d'instruction des jeunes pilotes allemands n'est plus que de 105/110 heures en moyenne à cette époque, soit environ le quart de celle d'un pilote américain (375 heures). Dans ces conditions, la protection des cadres devrait revêtir un caractère de nécessité absolue. Le bilan de « Bodenplatte » est particulièrement tragique à cet égard.
En se fondant sur une synthèse des chiffres cités par Werner Girbig et Norman Franks, *mutatis mutandis*, « Bodenplatte » a coûté 219 pilotes, dont 156 tués ou disparus et 63 capturés [31]. Même si le nombre de pilotes engagés est encore matière à discussion, faute de documents fiables, on peut estimer que plus de 20% des effectifs ont été perdus. Or, sur ces 219 pilotes figurent 19 cadres, soit :
– 3 *Kommodores* (Kogler, Specht et Druschel);
– 6 *Gruppenkommandeure* (Hackbarth, Schröder, Kühle, Trost, von Fassong et Dudeck)
– 10 *Staffelkapitäne* (Meinhoff, Jung, von Treuberg, Gerlach, Katz, Kindler, Kunz, Wiese, Bottländer et Hackler).

Un marché de dupes

Pour justifiée qu'elle fût en pleine bataille des Ardennes, cette opération ne s'imposait plus dès lors que cette bataille était terminée. Donald Caldwell, en interrogeant Dietrich Peltz sur la raison pour laquelle elle n'avait pas été annulée, a reçu cette réponse inattendue : « *Cela ne nous est pas venu à l'idée* ». « *Befehl ist Befehl*, conclut l'auteur, *et la guerre est un exercice d'illogisme* ».
L'erreur majeure de « Bodenplatte » a été de s'en prendre au seul potentiel matériel des Alliés en reproduisant les fautes tactiques de la bataille d'Angleterre. En janvier 1945, la production de l'industrie aéronautique américaine était telle que les pertes en matériel ne constituaient plus un gros problème. Beaucoup d'avions endommagés n'étaient pas réparés, leur remplacement par des appareils neufs étant jugé plus rentable sur un plan économique.
Dans le but de détruire un nombre d'avions alliés, qui serait de toute façon nécessairement limité, la Luftwaffe a jeté dans la balance le poids d'un millier de ses pilotes de chasse. Comme à l'été 1940, chaque appareil abattu entraînait automatiquement son pilote avec lui, au mieux dans les geôles alliées, au pire dans la mort. Or, c'est bien là que se situe le marché de dupes de « Bodenplatte »: les Allemands ont sacrifié ce qu'ils avaient le moins – leurs pilotes, pour détruire ce que les Alliés avaient le plus – des avions.

« Annuler l'opération ? Cela ne nous est pas venu à l'idée. »

Pour justifier ce coup de dés hautement hasardeux, il aurait fallu que le jeu en vaille la chandelle. Or, ce « *große Schlag* » n'avait pour enjeu qu'une infime partie de ce que la RAF et l'USAAF pouvaient mobiliser contre l'Allemagne, alors que la Luftwaffe engageait la quasi totalité de son avion de chasse à l'Ouest. Dès sa conception, il sautait aux yeux que, même en cas de réussite totale, cette opération ne pourrait que soulager temporairement la pression exercée par l'aviation alliée et que, faute de moyens suffisants, ni la Wehrmacht ni la Luftwaffe ne pourraient exploiter cet avantage d'une façon durable.

Une planification discutable

Là où l'on ne comprend pas bien le raisonnement du II. *Jagdkorps*, c'est dans le choix de l'aviation de chasse pour exécuter une opération qui relevait typiquement des missions attribuées aux avions d'assaut. Une attaque contre un objectif aussi étendu qu'un aérodrome nécessitait l'utilisation de bombes à fragmentation. Il faut voir dans le choix des chasseurs le fait que le II. *Jagdkorps*, responsable de l'opération « Bodenplatte », n'avait aucune autorité sur les *Schlachtgeschwadern* et que celles-ci

[31] Y compris les pertes de la SG 4 et de la KG 51. L'auteur renvoie les lecteurs aux livres cités pour une liste nominative des pilotes abattus.

étaient déjà fort occupées par des actions retardatrices sur le front Est.

À la décharge de Peltz, il faut avouer que transférer des groupes d'assaut sur le front Ouest en un minimum de temps pour une opération ponctuelle était virtuellement impossible sur le plan matériel. De toute façon, ce transfert ne serait pas passé inaperçu des Alliés, ne serait-ce que par l'interception des messages ULTRA, et l'état d'alerte de leurs défenses aurait été renforcé.

Le choix des objectifs et des trajets est plus que discutable. Les chasseurs ont opéré à la limite de leur rayon d'action et pour éviter de tomber en panne d'essence dans les lignes alliées, beaucoup ont dû interrompre prématurément leur mission. Faute d'une préparation suffisante (reconnaissances aériennes récentes), certains objectifs ont été attaqués inutilement, les chasseurs n'y trouvant aucune cible d'intérêt.

Le serment de chaque pilote, écrit ou oral, d'effectuer plusieurs passes sur l'objectif a été coûteux en vies humaines. Les pertes attribuées à la DCA se produisent en majorité à partir de la seconde passe, lorsque l'effet de surprise est passé et que la fumée oblige les pilotes à prendre un peu plus d'altitude pour trouver de nouvelles cibles. En outre, peu rompus aux techniques de l'appui rapproché, les pilotes de chasse commettent souvent l'erreur d'effectuer leur seconde passe selon le même axe que la première. Les servants de DCA ont eu tout leur temps pour régler leur tir.

L'ordre de maintenir un strict silence radio jusqu'à l'objectif a entraîné des effets négatifs. Une plus grande liberté donnée au commandant de chaque dispositif de le maintenir ou le rompre en fonction de la situation tactique aurait évité un certain nombre de pertes, d'autant que les pilotes n'avaient reçu aucune instruction sur la conduite à tenir en cas de rencontre inopinée avec la chasse alliée en cours de route, comme cela s'est produit avec le III./JG 53.

Pour la *flak*, des formations supérieures à dix avions ne pouvaient être qu'ennemies.

Un oubli coupable

Le II. *Jagdkorps* a négligé la coordination de son action avec les unités de *flak*. Celles-ci ont été, dans le meilleur des cas, mal informées de l'opération, en particulier de l'heure probable de passage des unités de chasse. Dans des cieux où l'aviation alliée régnait en maîtresse, des formations supérieures à dix avions ne pouvaient qu'être ennemies. En outre, le trajet des unités de la 3. *Jagddivision* passait beaucoup trop près des sites sensibles de lancement des V-2, hautement protégés par un dispositif de *flak* d'une densité exceptionnelle. Par ailleurs, la dépose du système IFF FuG 25 n'a pas amélioré la situation, aucune identification électronique n'étant alors possible.

La tentation des artilleurs de tirer dans le tas a été grande et ils n'y ont pas résisté. Par le passé, les historiens ont exagéré les pertes dues à la *flak* allemande. Sans être négligeables – aussi bien sur le plan du moral – elles n'ont pas constitué le carnage que l'on a longtemps cru. Le chiffre d'une centaine d'avions abattus peut être aujourd'hui revu à la baisse et, selon les meilleures sources disponibles, il pourrait être ramené à la moitié. La discussion reste cependant ouverte.

Avant l'heure...

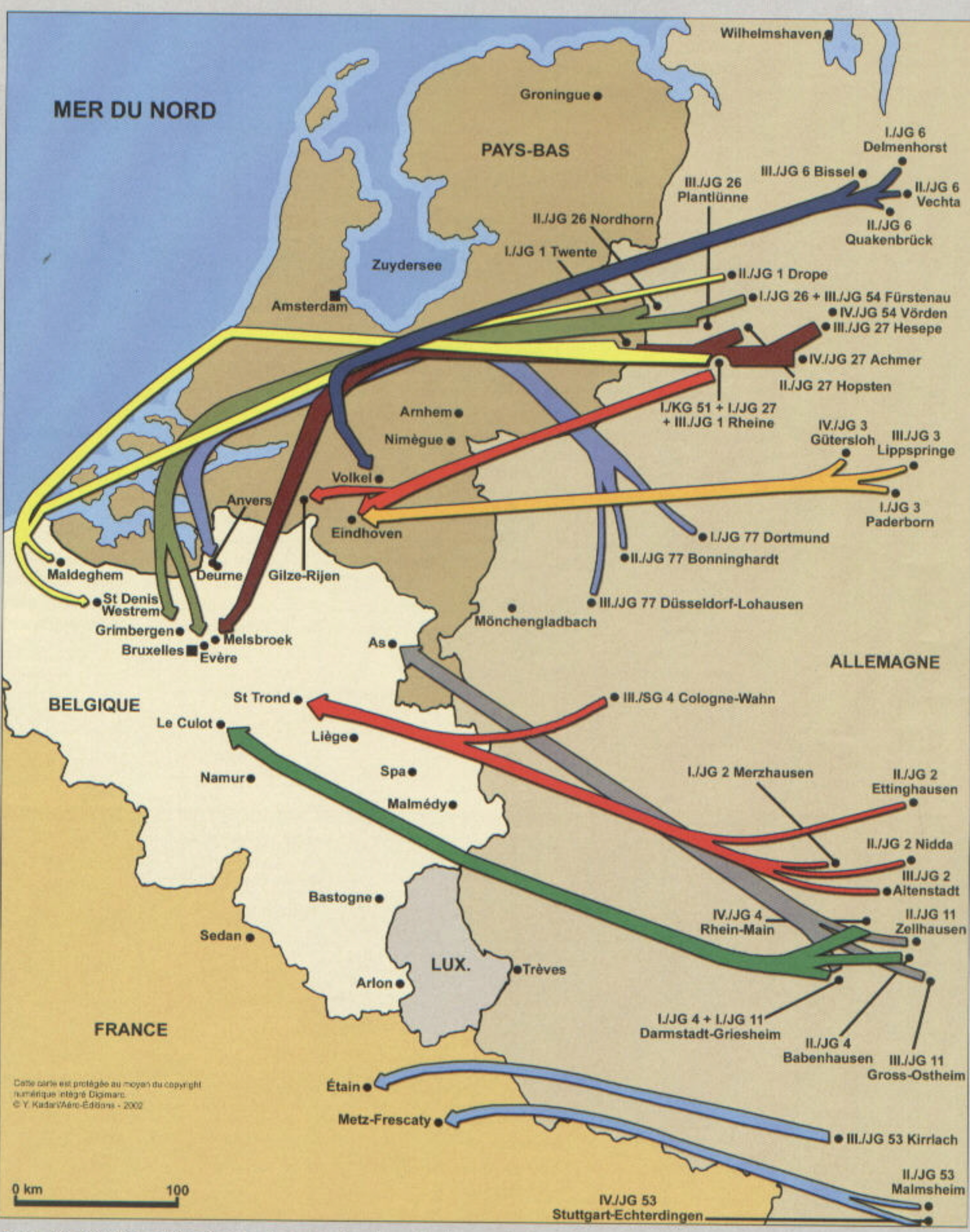
L'heure d'attaque (9h20) a été choisie en fonction de plusieurs critères. D'abord, Peltz pensait surprendre l'aviation alliée au retour de sa première mission matinale. L'idée sous-jacente était que si aucune attaque n'avait eu lieu avant 8h30, les Alliés pourraient se sentir en sécurité et relâcher leur surveillance. Peltz espérait intervenir ainsi après le retour des avions alliés de la première mission du matin. Cela a parfaitement fonctionné à Metz, où les chasseurs allemands sont arrivés au bon moment, après le retour de la première mission et le départ de la seconde et juste avant celui de la troisième. Mais, cela n'a pas fonctionné partout et de nombreux appareils sont tombés victimes de chasseurs alliés qui, soit partaient en mission (As), soit en revenaient (Metz, Grimbergen, St Denis-Westrem). Par surcroît, vers 9 heures le jour était levé, facilitant le repérage visuel des formations allemandes par les pilotes alliés déjà en l'air.

Il est incontestable que si l'on veut bénéficier d'un effet de surprise total, il est préférable d'attaquer avant que le moindre avion ennemi n'ait pu décoller. Non seulement, l'aviation adverse est privée de la capacité de se défendre, mais elle offre aussi le maximum de cibles au sol.

Toutefois, le II. *Jagdkorps*, considérant la grande inexpérience de la majorité des pilotes de chasse, a souhaité leur éviter un décollage dans la pénombre de l'aube naissante. Les conditions météo aux petites heures du matin début janvier ne sont pas non plus propices à l'assemblage de vastes formations aériennes, d'autant que les jeunes pilotes n'avaient jamais eu à effectuer un tel exercice depuis qu'ils étaient au front.

« Bodenplatte » s'est ainsi retrouvé dans une véritable impasse : envoyer de jeunes pilotes inexpérimentés, mal formés, ne connaissant aucune des règles de base de l'attaque au sol, équivalait à les expédier à une mort certaine; envoyer des chefs d'escadrille, de groupe et même d'escadre dans une mission contre nature équivalait à s'exposer à une perte importante de cadres. La chasse allemande a été ainsi prise dans un double effet de ciseaux, dont elle ne se remettra jamais.

Impossible de résister à publier cette autre vue en couleur du Fw 190A-8/R2 du *Gefreiter* Walter Wagner peu après son atterrissage à St Trond. (Collection privée)



Cette carte est protégée au moyen du copyright numérique intégré Digimarc.
© Y. Kadari/Aéro-Éditions - 2002

Seuls les objectifs sont indiqués et non les terrains effectivement attaqués.

Les lacunes des Alliés

Si les historiens ont logiquement mis l'emphase sur l'échec allemand, peu se sont intéressés aux insuffisances que « Bodenplatte » a révélées du côté allié. Il est vrai que celles-ci n'ont pas eu tout à fait les mêmes conséquences.

Les Alliés se sentaient alors en toute sécurité sur leurs bases, comme l'attestent différents incidents (voir l'attaque de la JG 53 à Metz) et ils avaient en règle générale baissé leur garde. Un curieux épisode s'est déroulé au centre de radar de Boortmeerbeek, qui rappelle étrangement celui qui avait eu lieu à Pearl Harbor trois ans plus tôt [32].

À 8h15, le *Leading Aircraftsman* Ron Staughton se trouve devant son moniteur depuis plus de deux heures quand apparaît un écho indiquant la présence d'au moins cinq avions (« cinq plus » dans le jargon des techniciens radar) à l'extrême portée du radar, soit 255 km. Selon le relevé gonio, la formation arrive de la région de Stuttgart. L'écho grossit rapidement, de cinq plus, il passe à dix plus, puis à vingt plus et même à quarante plus. Staughton appelle directement la salle de filtrage du 83 *Group* à Eindhoven.

– *Il y a 150 plus hostiles cap sud-ouest*, indique-t-il. *Négatif, correction à 250 plus, distance 120 km.*

– *Impossible !* répond le contrôleur. *Vous avez probablement un faux écho. De toute façon, les Boches n'ont pas autant d'avions.*

– *Ça fait longtemps que je fais ce boulot*, réplique l'opérateur avec une pointe de colère dans la voix, puis il appelle son chef, le *Flight Lieutenant* Owen Halfhid, pour confirmer ses dires et tenter de vaincre l'incrédulité de son interlocuteur.

Halfhid prend le combiné et crie :

– *Écoutez ! Il y a plus de mille avions qui se dirigent vers nous.*

Une fois encore, le contrôleur prétend qu'il ne s'agit que d'un dysfonctionnement du radar. Mais, à ce moment-là, Halfhid entend les avions ennemis passer au-dessus de lui.

– *Si vous ne croyez pas, espèce de nullard,* hurle-t-il, *sortez et voyez par vous-même !*

Bien qu'un rapport accusateur soit dressé par Halfhid à l'intention du commandant du 83 *Group* – l'*Air Vice-Marshal* Broadhurst – aucune enquête n'est ordonnée. Il n'y aura qu'un communiqué anodin publié par le SHAEF (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*) signalant que : « *Toutes les formations approchèrent suffisamment bas pour éviter la détection radar* ». L'affaire en restera là.

The show must go on...

Selon un rapport secret de l'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe* – commandement supérieur de la Luftwaffe), le seul effet tangible de « Bodenplatte » a été d'obliger les premières patrouilles des chasseurs alliés à décoller une heure plus tôt. Difficile d'être plus réaliste.

À 10h30, une demi-heure après la conclusion de l'opération, des B-17 décollent d'Angleterre en direction de Brême. Pour les Alliés, la guerre continue, comme si « Bodenplatte » n'a jamais eu lieu. La seule différence pour la chasse allemande, c'est que « Bodenplatte » a eu lieu...

[32] A.Bishop, op.cit.

COMPOSITION DES UNITÉS ALLEMANDES AYANT PARTICIPÉ À « BODENPLATTE »

JG 1		Obst Herbert Ihlefeld	
I./JG 1	Fw 190A-8	Hpt Georg Hackbarth	Twente
II./JG 1	Fw 190A-8	Hpt Hermann Staiger	Drope
III./JG 1	Bf 109G-14	Hpt Harald Moldenhauer	Rheine
JG 2		Obslt Kurt Bühligen	
I./JG 2	Fw 190A-8/A-9	Hpt Franz Hrdlicka	Merzhausen
II./JG 2	Bf 109G-14/K-4	Hpt Werner Schröder	Nidda/Ettinghausen
III./JG 2	Fw 190D-9	Hpt Siegfried Lemke	Altenstadt
JG 3		Obstl Heinz Bär	
I./JG 3	Bf 109G-10/G-14	Obstl Alfred Seidl	Paderborn
III./JG 3	Bf 109G-14/K-4	Hpt Karl-Heinz Langer	Lippspringe
IV./JG 3	Fw 190A-8	Lt Siegfried Müller	Gütersloh
JG 4		Maj Gerhard Michalski	
I./JG 4	Bf 109G-14/K-4	Hpt Wilhem Steinmann	Darmstadt-Griesheim
II./JG 4	Fw 190A-8	Maj Rudolf Schröder	Babenhausen
III./JG 4	Bf 109K-4	Hpt Friedrich Eberle	Darmstadt-Griesheim
IV./JG 4	Bf 109G-14/K-4	Hpt Ernst Laube	Rhein-Main
JG 6		Obslt Johann Kogler	
I./JG 6	Fw 190A-8	Hpt Ewald Trost	Delmenhorst
II./JG 6	Fw 190A-8	Maj Johannes Naumann	Quakenbrück/Vechta
III./JG 6	Bf 109G-10/G-14	Maj Helmut Kühle	Bissel
JG 11		Maj Günther Specht	
I./JG 11	Fw 190A-8	Hpt Rüdiger Kirchmayr	Darmstadt-Griesheim
II./JG 11	Bf 109G-14/K-4	Hpt Karl Leonhard	Zellhausen
III./JG 11	Fw 190A-8	Hpt Horst-Günther von Fassong	Großostheim
JG 26		Obslt Josef Priller	
I./JG 26	Fw 190D-9	Maj Karl Borris	Fürstenau
II./JG 26	Fw 190D-9	Maj Anton Hackl	Nordhorn
III./JG 26	Bf 109G-14/K-4	Hpt Walter Krupinski	Plantlünne
JG 27		Maj Ludwig Franzisket	
I./JG 27	Bf 109G-14/K-4	Hpt Eberhard Schade	Rheine
II./JG 27	Bf 109G-14	Hpt Gerhard Hoyer	Rheine
III./JG 27	Bf 109K-4	Hpt Emil Clade	Hesepe
IV./JG 27	Bf 109G-10	Hpt Hans-Heinz Dudeck	Achmer
JG 53		Obslt Helmut Bennemann	
II./JG 53	Bf 109G-14/K-4	Lt Karl Broo	Malmsheim
III./JG 53	Bf 109G-14	Hptm Siegfried Luckenbach	Kirrlach
IV./JG 53	Bf 109G-14	Hpt Friedrich Müer	Stuttgart-Echterdingen
JG 54			
III./JG 54	Fw 190D-9	Oblt Hans Dortenmann	Fürstenau
IV./JG 54	Fw 190A-8/A-9	Hpt Rudolf Klemm	Vörden
JG 77		Maj Erich Leie	
I./JG 77	Bf 109G-14	Maj Münnichow	Dortmund
II./JG 77	Bf 109K-4	Maj Siegfried Freytag	Bönninghardt
III./JG 77	Bf 109K-4	Hpt Armin Köhler	Düsseldorf-Lohausen
SG 4		Obslt Alfred Druschel	
III./SG 4	Fw 190F-8	Maj Hans Weber	Cologne-Wahn
KG 51			
I./KG 51	Me 262A-2a	Maj Hans Unrau	Rheine

Le GC III/6 (3)
Novembre 1942 – mai 1945

Le 14 novembre 1942, le GC III/6 s'installe à Oued Smar où l'attend une période d'intense inactivité pendant laquelle tout vol est suspendu. Le capitaine Sautier se trouvant en permission en France lors de l'invasion de la zone libre, il ne rentrera pas en Afrique du Nord et doit être remplacé par le lieutenant Martin à la tête de la 5ème escadrille.

Au mois de décembre, le lieutenant Le Gloan commande un petit détachement qui se rend à Nouvion pour faire un stage sur Lockheed P-38. Toutefois, ce sont des Bell P-39 qui sont affectés au groupe à partir du 1er mai 1943. Entre-temps, le 10 janvier 1943, le groupe est transféré à Aïn Sefra, où il peut reprendre ses vols d'entraînement.

Le 26 mai 1943, un accident endeuille le groupe, lorsque le capitaine Richard se tue lors d'un atterrissage trop brutal consécutif à une panne d'essence. Les bretelles ont cédé sous la violence du choc et le malheureux pilote s'est fracassé la tête sur le tableau de bord.

Fin mai, la dotation du groupe, 30 appareils, est atteinte. Le commandant Destaillac en déduit que le GC 3/6 est désormais opérationnel. On lui désigne le terrain de Martimprey du Kiss, qui se révèle en si mauvais état, que le transfert doit être annulé. Mauvaise surprise, le 2 juin, les vols doivent cesser... faute de carburant. Sans le savoir, le groupe est victime des luttes d'influence entre les états-majors français et américain, des ordres et contrordres qui en découlent et de l'absence de coordination entre les services des deux armées. Le terrain de Berkane est alors désigné, mais le transfert doit être différé, car l'aérodrome est situé dans une zone où un accord avec l'Espagne interdit tout déploiement de formation militaire ! Enfin, le différend diplomatique est applani et le 19 juin, 22 P-39 du groupe se posent à Berkane, près de Port-Say.

Avec 38 appareils désormais en dotation, il est possible de mettre le 3/6 aux standards américains par la création d'une 3ème escadrille. Formée le 29 juin sous les ordres de Le Gloan, elle reprend les traditions de la SPA 84 (renard au monocle) et récupère le personnel provenant des écoles de perfectionnement. Elle est dissoute une première fois le 1er août, recréée le 13 et définitivement dissoute le 14 septembre, après la mort de son chef.

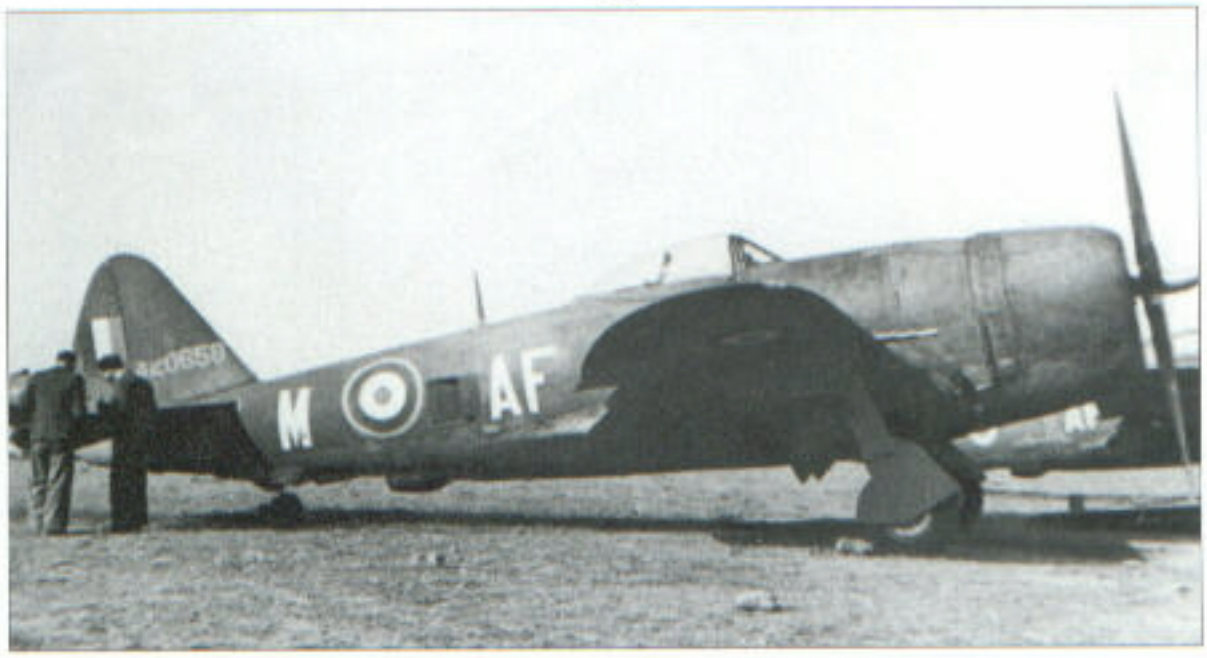
Le 3 août, le 3/6 emménage à Lapasset et, enfin, le lendemain, il effectue sa première mission de guerre, une protection de convois par 4 P-39. Toutefois, cinq jours plus tard, les missions sont suspendues sur ordre des autorités américaines. Les pilotes français éprouvent certaines difficultés à se plier à la discipline rigoureuse exigée par les Alliés, peu d'entre eux parlent anglais et aucun ne comprend les messages ni même les indicatifs « bizarres » des postes de guet américains installés sur la côte. Il s'avère donc nécessaire de renforcer le bagage des pilotes en la matière avant de les engager à nouveau.

Le 13 août, la 1re escadrille est détachée à Tafaraoui pour être intégrée au dispositif allié chargé de la couverture du port d'Oran. Les missions reprennent donc tant à Tafaraoui qu'à Lapasset. Toutefois, le groupe souffre d'un manque de personnel technique, dont la tâche n'est guère facilitée par l'absence de documentation en français. Les rechanges parviennent au compte-gouttes et les appareils en panne doivent fréquemment être réparés par « cannibalisation ». En septembre, sur 28 P-39 existant pas moins de 16 sont indisponibles au cours de la première décade.

Un P-47D-30-RE (44-20693) de la 1re escadrille du GC 3/6 *Roussillon* au décollage d'Istres en décembre 1944.

Le 11 septembre 1943, le lieutenant Le Gloan décolle vers 7 heures en compagnie du sergent Colcomb pour une protection en mer. Dès la côte franchie, ce dernier avertit son leader qu'une fumée noire se dégage de son moteur. Le Gloan fait aussi demi-tour, mais entre Mostaganem et Lapasset, le moteur serre. D'une voix calme, Le Gloan avertit son ailier qu'il va devoir procéder à un atterrissage forcé. Aucun des

Un P-39Q-20-BE (44-3245) de la 2ème escadrille du GC 3/6 *Roussillon* à Istres, en septembre 1944.
(ECPA-D)



Un P-47D-30-RE (44-20658) de la 2ème escadrille du GC 3/6 *Roussillon* à Luxeuil, en avril 1945.
(Collection J. Mutin)

deux pilotes ne pense alors au réservoir ventral que porte le P-39 de Le Gloan. À peine a-t-il touché le sol que le résevoir explose; l'appareil est jeté en l'air, rebondit sur le sol et prend feu. Le Gloan, probablement assommé par le choc, périt carbonisé dans l'épave de son P-39N n° 42-9421.

Le 4 octobre à la nuit tombante, six avions de la 1re escadrille décollent sur alerte pour protéger un convoi. Ils aperçoivent des formations de He 111 et de Do 217 qui attaquent les navires. L'adjudant Mertzisen et le sergent-chef Le Bras abattent chacun un Do 217. Touché par le tir des mitrailleurs allemands, qui explosent son pare-brise, Mertzisen rompt le combat et, totalement aveugle dans la nuit noire, il décide de sauter en parachute plutôt que de tenter un atterrissage à haut risque. Il rentrera à Lapasset vers 22 heures... à cheval.

Le lieutenant Sauvage et le sergent Colcomb descendent ensemble un He 111 et en endommagent un second. Au retour, Le Bras sort de la piste en fin de roulement. On lui envoie un tracteur qui traverse la piste au moment où se pose Colcomb. La collision est inévitable : le chauffeur est tué sur le coup et Colcomb grièvement blessé.

À la suite de nouvelles pannes en vol, le 3/6 est interdit de vol le 11 octobre tant que les moteurs Allison n'auront pas été remplacés par des modèles plus récents. Sous la pression des Américains, l'état-major français se voit contraint de prendre des mesures disciplinaires à l'encontre du groupe. Le commandant Viguier est remplacé par le commandant Labit. Pour fuir ce climat pesant, huit pilotes se portent volontaires pour rejoindre le groupe *Normandie* (seulement trois, Le Bras, Mertzisen et Sauvage, seront retenus).

Mais, de nouveaux incidents se produisent avec les moteurs neufs, dus au régulateur. L'activité du groupe va s'en ressentir au mois de novembre, d'auant que les conditions atmosphériques ne sont guère propices à l'accomplissement des missions.

Les incidents se poursuivent, toujours à cause du régulateur : sept moteurs grillent en plein vol entre le 7 et le 8 février. Tous les moteurs sont à nouveau changés...

Le 10 janvier, dans la soirée, le sergent-chef Farriol attaque un He 111 qu'il affirme avoir abattu. Faute de témoignage, l'avion ennemi ne lui est compté que comme « pour le moins endommagé ».

Intégré au 337 *Wing* sous commandement US, le 3/6 rejoint le 1/5 *Champagne* à Djidjelli-Taher le 25 avril. Ces unités dépendent, toutefois, de la Section française d'aviation de chasse de Bône du commandant Stehlin. Dans le courant du mois de juin, le groupe reçoit le renfort d'anciens pilotes de chasse de l'Aéronautique navale.

Le 8 juillet, les premiers P-39Q arrivent pour rééquiper la 1re escadrille. Les autorités américaines espèrent ainsi mettre un terme aux nombreux incidents et accidents causés par le moteur Allison de la précédente version. Trois jours plus tard, la 2ème escadrille est détachée à Bône-les Salines pour relever le GC 3/3 *Ardennes* dans ses missions de protection côtière. Le groupe, dans son entier, y est transféré le 25 août, dernière étape avant le grand saut qui amène le 3/6 sur le territoire français le 2 septembre. Cependant, le terrain de Salon-de-Provence transformé en bourbier par les pluies, le 3/6 est transféré à Istres-Le Vallon fin octobre. Il est alors intégré à la 3ème escadre en compagnie du 1/5. Ces deux groupes se relaient pour des missions de reconnaissance armée au-dessus de l'Italie du Nord et du golfe de Gênes. Le 3/6 joue décidément de malchance avec les autorités américaines : fin octobre, des P-39 mitraillent par erreur un autocar et une batterie de DCA américains... À titre de sanction, les pilotes sont interdits de vol pendant huit jours.

Le 21 novembre, le commandement américain prescrit une nouvelle attaque contre le pont de Gaïola, où la veille les P-39 avaient été accueillis par une *flak* nourrie. Cette fois, le capitaine Demoulin, commandant la 2ème escadrille, est tué par un coup direct avant que son avion ne s'écrase au sol.

Le 22 novembre, la 3ème escadre et le 1/5 partent pour le front d'Alsace, laissant le 3/6 comme seule unité de chasse française dans le Sud-Est jusqu'en janvier 1945. Il déploie une intense activité dans des missions de *straffing* d'objectifs d'opportunité dans le secteur de Cuneo et dans la plaine du Pô.

Le 8 décembre, les six premiers P-47D sont affectés au 3/6. C'est un immense soulagement pour les pilotes.

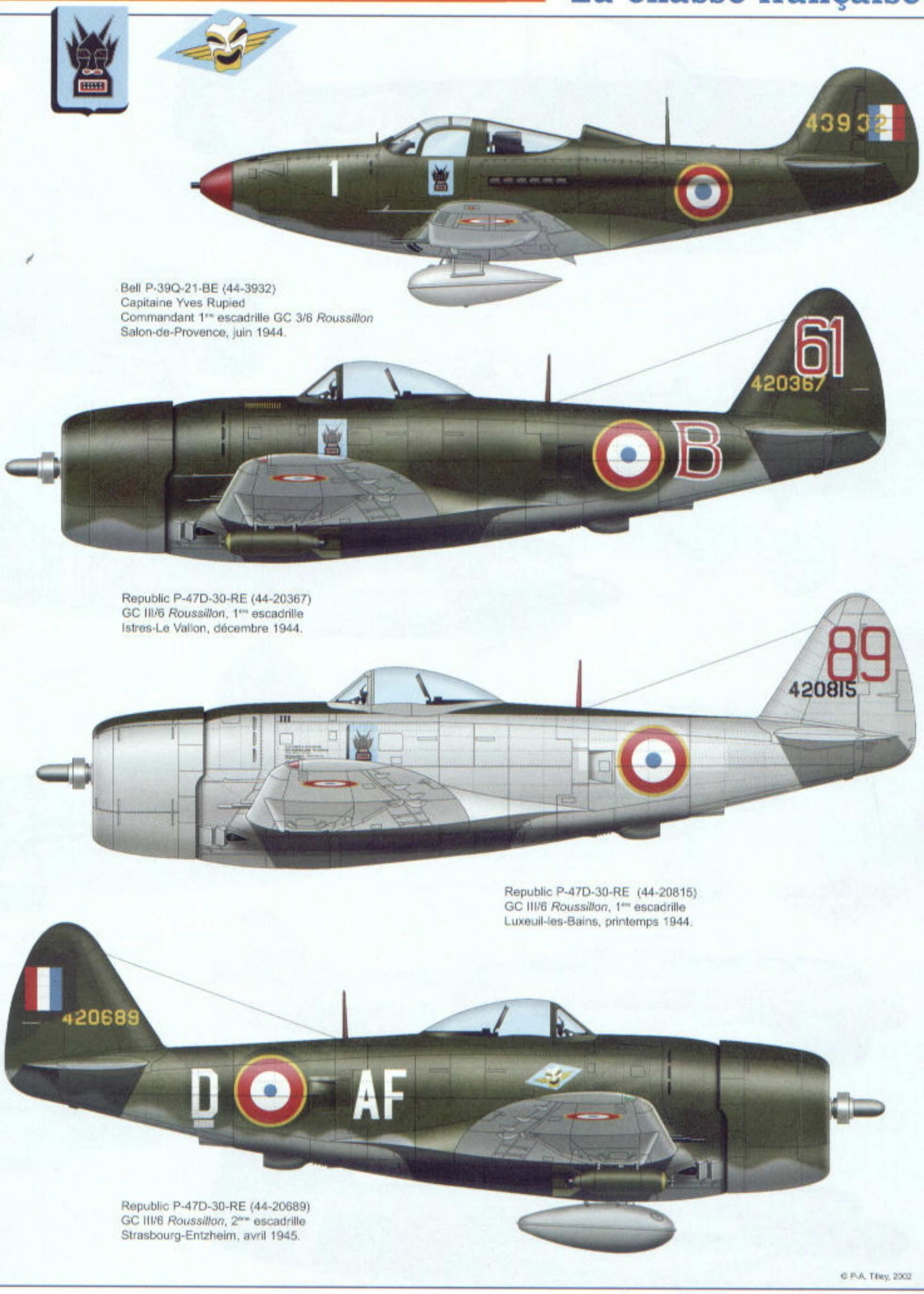
Le 4 janvier, lors du mitraillage d'un convoi à Villanueva d'Asti, l'aspirant Dhuismes disparaît sans laisser de traces. Le 17 février, le 3/6 reçoit l'ordre de bombarder le fort de la Forca, près de Lantosque, qui bloque l'avance des troupes américaines. Dix-huit P-47 participent avec succès à cette mission, mais le sous-lieutenant Lecloux, probablement atteint par les éclats de ses propres bombes, percute la montagne et se tue.

Le 25 février, le 3/6 inaugure ses premiers « raids de terreur », consistant à attaquer les casernes, cantonnements, baraquements et tout véhicule militaire de manière à démoraliser les soldats italiens fidèles à la RSI et à les amener à se rendre. Le 12 mars, une patrouille bombarde le QG du général von Lieb. Le 15, le mitraillage du terrain de Gallarate constitue la dernière sortie du 3/6 sur ce théâtre d'opérations. Pendant la période de cinq mois passée dans le Sud-Est, le 3/6 a réalisé 1 758 sorties, totalisant 3 270 heures de vol de guerre.

Le 28 mars, le 3/6 retrouve la 3ème escadre à Luxeuil. Ses missions ne sont guère différentes, ni moins dangereuses. Le 6 avril, au retour d'une sortie, deux appareils entrent en collision et les deux pilotes (sous-lieutenant Ballin et sergent-chef Jahan) sont tués.

Le 12 avril, la 3ème escadre gagne le front de l'Atlantique pour être engagée contre les poches de résistance allemandes. Ses P-47 vont opérer depuis Bordeaux-Mérignac. Entre le 14, jour du déclenchement de l'opération « Independance » et le 19, dernier jour des opérations aériennes dans le secteur, le 3/6 aura accompli 215 sorties. Le 21, il est de retour sur le front d'Alsace.

Entre le 14 octobre 1944 et le 15 mars 1945, le GC 3/6 *Roussillon* a exécuté 2 516 sorties en 4 729 heures de vol de guerre.



Bell P-39Q-21-BE (44-3932)
Capitaine Yves Rupied
Commandant 1ère escadrille GC 3/6 *Roussillon*
Salon-de-Provence, juin 1944.

Republic P-47D-30-RE (44-20367)
GC III/6 *Roussillon*, 1ère escadrille
Istres-Le Vallon, décembre 1944.

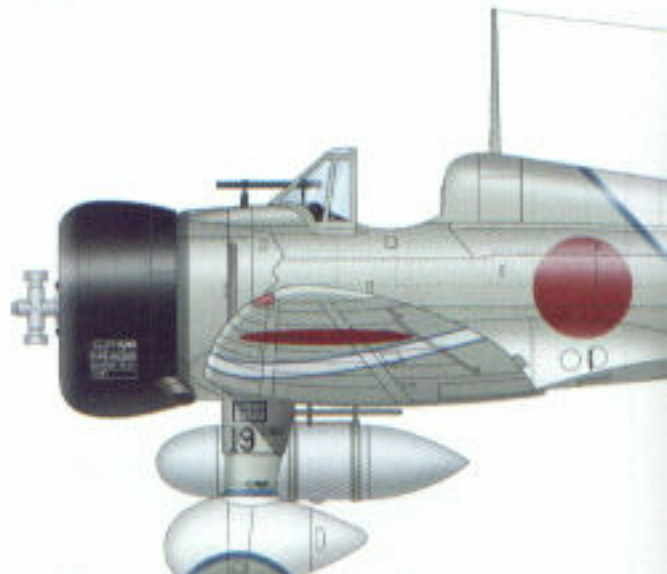
Republic P-47D-30-RE (44-20815)
GC III/6 *Roussillon*, 1ère escadrille
Luxeuil-les-Bains, printemps 1944.

Republic P-47D-30-RE (44-20689)
GC III/6 *Roussillon*, 2ème escadrille
Strasbourg-Entzheim, avril 1945.

© P-A. Tiley, 2002

Nakajima N1K-2J (« George »)
Lieutenant de vaisseau Naoshi Kanno
343 *Kôkûtai, Sentô* 301
Matsuyama (Japon), avril 1945.

Nakajima Ki.27Otsu (« Nate »)
50 *Sentai* (2 *Chutai*)
Taichung, Formose, fin 1940.



Kawasaki Ki.100
Lieutenant Mamoru Tatsuda
Escadrille d'interception
École de chasse d'Akeno, juillet

Mitsubishi A5M2a (« Claude »)
Enseigne de vaisseau Hideki Shingo
Porte-avions *Kaga*
Mer de Chine méridionale, septembre 1938.

Kawasaki Ki.61-Ia (« Tony »)
68 *Sentai, Sentai Hombu*
Wewak (Nouvelle-Guinée), début

Nakajima Ki.44-IIOtsu (« Tojo »)
47 *Sentai, Shinten Seikutai*
Narimasu (Japon), fin 1944.

Mitsub
221 *K*
Angele

Kawanishi N1K1-J (« George »)
341 *Kôkûtai, Sentô* 402
Marcot (Luçon), Philippines, janvier 1945.

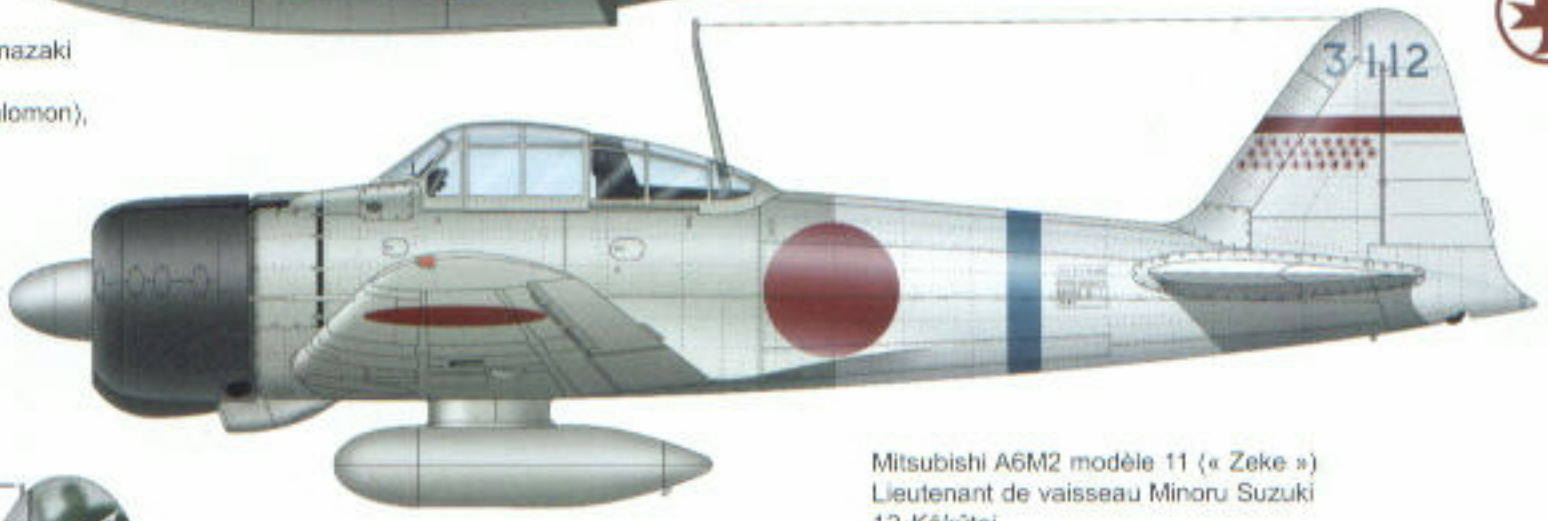
Japanese fighters

Chasseurs japonais

kajima Ki.84-Ic (« Frank »)
seigne de vaisseau Kojiro Karazawa
Shinbutai
ofu (Japon), mai 1945.
scription « Hissatsu » signifie : « Je dois vaincre ».

Mitsubishi A5M4 (« Claude »)
Porte-avions *Sôryû*
Golfe du Tonkin, début 1941.

Mitsubishi A6M2-N (« Rufe »)
Enseigne de vaisseau Keizo Yamazaki
802 Kôkûtai
Hydrobase de Shortland (îles Salomon),
février 1943.



illet 1945.

Mitsubishi A6M2 modèle 11 (« Zeke »)
Lieutenant de vaisseau Minoru Suzuki
12 *Kôkûtai*
Hangzhou (Chine), été 1940.

Nakajima Ki.43-I (« Oscar »)
Commandant Kinshiro Takeda
1 *Sentai, Sentai Hombu*
Hanoi (Indochine), fin 1942.

ébut 1944.

itsubishi A6M5b modèle 52Otsu (« Zeke »)
21 *Kôkûtai, Sentô* 312
ngeles (Luçon), Philippines, octobre 1944.

Mitsubishi J2M3 (« Jack »)
302 *Kôkûtai*, 1 *Hikôtai*
Atsugi (Japon), juillet 1945.

© P.-A. Tilley, 2002

THE LAST BATTLE OF THE BATTLE

[La dernière bataille du Battle]

Taillées en pièces pendant la campagne de mai-juin 40, les unités de Battle ont encore une dernière bataille à livrer, obscure, mais indispensable.

Philippe Listemann

La campagne de France perdue, les Britanniques et la RAF commencent à se réorganiser en vue de la prochaine bataille, celle d'Angleterre. Dès le 18 juin, le ministère de l'Air décide de recréer le 1 *Group* au sein du *Bomber Command*, unité qui avait été dissoute le 22 décembre 1939 quand ses escadrons équipés en Fairey Battle avaient été intégrés dans la toute nouvelle *AASF*.

Dès le 24 juin 1940, quatre des neuf escadrons de Battle qui ont combattu en France sont intégrés au 1 *Group*. Ces escadrons ont été fortement éprouvés pendant les semaines précédentes et ont tous rejoint la Grande-Bretagne vers la mi-juin 1940 en plus ou moins bon état. Ils sont alors regroupés deux par deux et répartis sur différentes bases.

Sur celle de Binbrook, proche de la côte non loin de Grimsby, on trouve les N° 12 *Squadron* (code PH) et N° 142 *Squadron* (code QT). Ils sont respectivement commandés par les *Wing Commanders* V.Q. Blackden depuis 1er juillet, et C.L. Falconer, titulaire de son poste depuis le 20 mars 1939, une longévité assez rare pour un pilote de Battle à cette époque. Pour les anciens de l'unité (pas si nombreux que cela), le regroupement de ces deux unités n'est pas vraiment nouveau puisqu'il remonte à l'*AASF*.

Les deux autres escadrons de la RAF qui vont conserver leurs Battle sont les N° 103 *Squadron* (code PM) et N° 150 *Squadron* (code JN), basés à Newton près de Nottingham. Ils sont respectivement placés sous les ordres des *Wing Commanders* T.C. Dickens (qui a passé toute la campagne de France à la tête du N° 103 *Squadron*) et A. Hesketh.

L'apport des Polonais

Par rapport à la constitution d'origine d'avant-guerre, le 1 *Group* devient multinational avec l'intégration d'unités polonaises. En effet, au cours de semaines suivantes, des nouvelles unités polonaises sont créées :

– N° 300 *Squadron* « Mazowiecki » (code BH – *Wing Commander* W. Makowski) le 1er juillet 1940;

– N° 301 *Squadron* « Pomorski » (code GR – *Wing Commander* Z. Pomorskiej), le 26 juillet 1940;

– N° 304 *Squadron* « Slaski » (code NZ – *Wing*

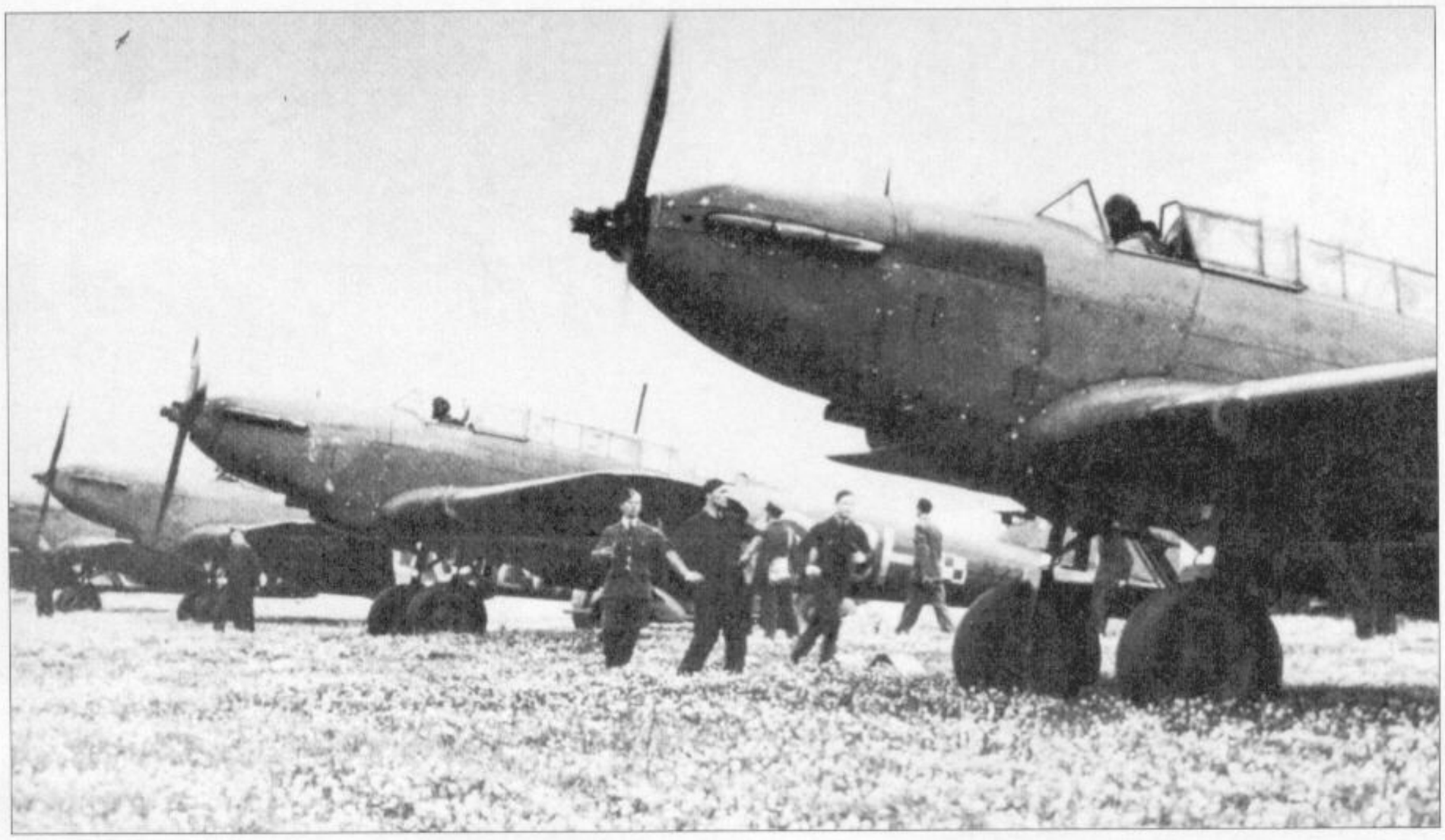
Commander J. Bialy), le 22 août;
– N° 305 *Squadron* «Wielkopolski » (code SM – *Wing Commander* J. Jankowski), le 29 août.
Ces deux dernières unités recevront bien des Battle, mais ne deviendront pas opérationnelles sur cet avion et seront transformées sur Wellington Mk.IC en novembre 1940.
De ces quatre commandants, au moins deux viennent de France et auraient dû prendre en charge les unités de bombardement polonaises créées en France, Jan Jankoswski le 1er groupe de bombardement et Jan Bialy le 2ème groupe [1].
Les Polonais après la défaite de septembre 1939 vont constituer deux groupes de combattants, l'un en France et l'autre en Grande-Bretagne. Les accords signés entre les Polonais et les Anglais, le 25 octobre 1939, stipulent que les aviateurs destinés à combattre au sein de la RAF seront intégrés dans le *Bomber Command* où deux unités sont prévues et deux autres planifiées. C'est grâce à l'arrivée des « Polonais de France » en juin 1940 que les deux unités planifiées pourront finalement voir le jour.
Il faut ajouter que ces unités polonaises reçoivent des « conseillers » de la RAF pour aider à la mise à niveau des équipages polonais. Mais, tout au moins pour les escadrons anglais, il faut d'abord recompléter les effectifs, et de nouveaux Battle sont mis à leur disposition au cours des premiers jours de juillet y compris quelques Battle Trainer ou de remorquage de cibles. Très vite, chaque unité dispose de ses 16 Battle réglementaires. Le 5 juillet, les escadrons sont déclarés disponibles pour effectuer des opérations en cas d'urgence, mais ne sont en aucun cas pleinement opérationnels. Le même jour, 45 Battle sont disponibles au sein du *Group* avec 55 équipages.

[1] Les Polonais baptisent dès le départ leurs unités de noms de province et de ville polonaises. Les Français s'inspireront par la suite de ce principe lors de la création d'unités spécifiquement françaises.

En opérations

Après une brève mise à niveau, les escadrons de Battle sont prêts à retourner au combat. Cependant, suite à l'hécatombe de mai-juin 1940, la plupart des missions demandées aux Battle seront à exécuter de nuit. Ce genre

Alignement de Battle du N° 12 *Squadron* au début de l'été 1940.
La plupart ont reçu un camouflage sur une partie de la verrière.
À l'automne, pour réduire les pertes, ces appareils vont exclusivement opérer de nuit.
(Collection R.C. Sturtivant)



Mise en route des moteurs pour ces Battle du N° 300 *Squadron* à la fin de l'été 1940. Le Battle ne servira que comme avion de transition, les unités polonaises étant destinées à être transformées à terme sur Wellington. (Collection A. Thomas)

de mission s'était d'ailleurs généralisé au cours des derniers jours de la campagne de France. Seul changement majeur, il est demandé aux artificiers de monter six bombes de 250 livres au lieu des quatre habituellement emportées.

La première mission est ordonnée dans la nuit du 21 au 22 juillet 1940 et a pour objectif un dépôt d'huile situé près de Rotterdam. Six avions participent à cette mission, trois du 103 et trois du 150. Cependant, la météo peu favorable ne permet pas d'obtenir de résultats tangibles, mais tous les avions reviennent à leur base. Après les massacres du printemps, cela redonne un peu de confiance aux équipages.

Le lendemain soir, les deux unités renouvellent leur association et six avions s'en prennent cette fois aux installations du terrain de Schipol en hollande. Là encore, tous les avions reviennent. Dans la nuit du 23 au 24 juillet, c'est au tour des N° 12 et N° 142 *Squadrons* d'entrer dans la danse, mais cette fois, la mission frôle la catastrophe; en effet, aucun des trois avions du 12 ne prend part à la sortie, deux étant victimes d'une collision au sol sans gravité et le troisième doit renoncer également un peu plus tard suite à un problème technique. Seuls les trois avions du 142 décollent, mais le temps en empêche deux de localiser l'objectif, le troisième ayant dû retourner à la base suite à un problème moteur survenu assez tôt au cours du vol... il semble qu'il y ait des associations d'unités plus heureuses que d'autres!

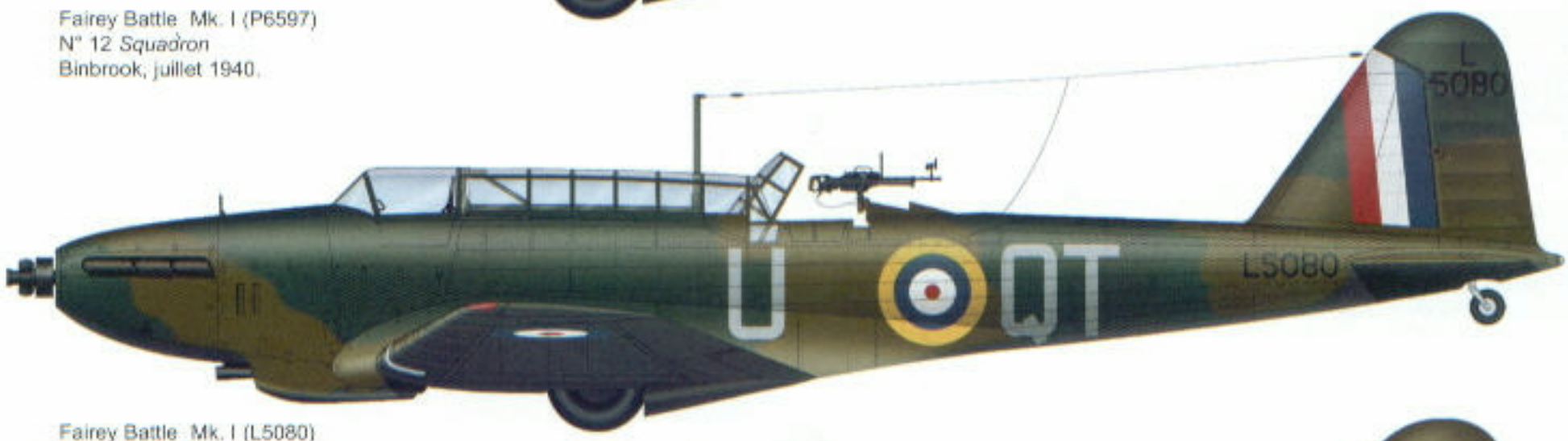
Le lendemain soir, le 1 *Group* passe à la vitesse supérieure et les quatre escadrons sont sollicités pour une mission contre les terrains d'Anvers et d'Evère. Trois avions par escadron sont donc préparés. Mais la météo, assez mauvaise au cours de cette semaine, empêche une nouvelle fois le succès de l'opération et les équipages rentrent frustrés. De ce fait, six Battle du 142 sont désignés pour une nouvelle sortie contre l'aérodrome d'Evère dans la nuit du 28 au 27 juillet. Si la météo, plus favorable permet d'atteindre l'objectif, deux avions sur les cinq qui ont pu décoller vers minuit ne reviennent pas. Les Battle L5502 et L5584 sont portés disparus. L'équipage du *Flight Lieutenant* R.H. Edwards (L5502) est fait prisonnier, mais dans le L5584 périssent le *Pilot Officer* M.J.A. Kirdy, un jeune Néo-Zélandais de 19 ans servant dans la RAF, et les *Sergeants* N. Longcluse et R. McG Hettle.

Ce sont les premières pertes au combat des Battle depuis la fin de la campagne de France. Le 142 qui avait déjà perdu plus de la moitié de ses aviateurs, tués ou prisonniers (sans compter les blessés) en mai-juin, voit le sort s'acharner encore une fois sur lui.

Le soir du 31 juillet, le 12 envoie six Battle bombarder Waalhaven, mais les trois avions qui atteignent la zone ne localisent pas la cible et finissent par jeter leurs bombes dans la mer. Des trois autres, deux doivent rebrousser chemin suite à des problèmes techniques divers et le troisième (L5568) est abattu par un chasseur de nuit... anglais alors qu'il se dirige vers son objectif. Les trois aviateurs sont tués et l'avion s'abîme dans la mer au large de Skegeness. Le mois de juillet se termine avec un moral un peu à la baisse au sein du 1 *Group*, d'autant que

Le N° 142 *Squadron* a subi de lourdes pertes pendant la campagne à l'Ouest, ce qui ne dissuadera nullement les survivants de remonter à bord de leur Battle pendant la bataille d'Angleterre. (Collection R.C. Sturtivant)

Fairey Battle Mk. I (P6597)
N° 12 *Squadron*
Binbrook, juillet 1940.

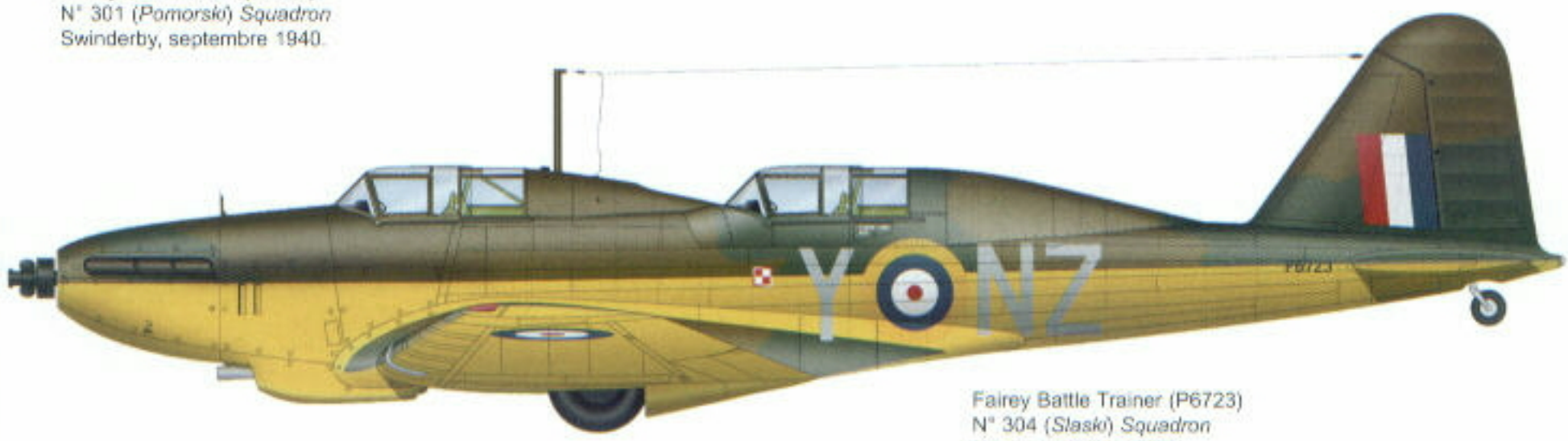


Fairey Battle Mk. I (L5080)
N° 142 *Squadron*
Binbrook, été 1940.

On notera que le damier polonais a été inversé entre le N° 300 et le N° 301 *Squadrons*.

Fairey Battle Mk. I (L5427)
N° 300 (*Mazowiecki*) *Squadron*
Swinderby, septembre 1940.

Fairey Battle Mk. I (L5549)
N° 301 (*Pomorski*) *Squadron*
Swinderby, septembre 1940.



Fairey Battle Trainer (P6723)
N° 304 (*Slaski*) *Squadron*
Newton, octobre 1940.

© P.A. Tiley, 2002

Le retrait du Battle de la première ligne s'opère de manière progressive et les équipages vont poursuivre leur entraînement à bord de ce type, avec des résultats parfois mitigés, comme le prouve cet atterrissage forcé du L5451/PH-C du N° 12 *Squadron* en décembre 1940. (Collection A. Thomas)

le 27 juillet, un stupide accident coûte la vie au *Flying Officer* W.M. Blom et à six hommes au sol à la suite d'une explosion lors du chargement d'une bombe. Blom était un vétéran de la campagne de France au cours de laquelle il avait été décoré de la DFC.

Contre les ports français

Dans la première semaine d'août, les deux *Squadrons* basés à Newton (N° 103 et 150) sont rendus indisponibles pour la durée du mois et les deux unités de Binbrook sont rattachées provisoirement au 16 *Group* du *Coastal Command*. Cette situation perdurera jusqu'au 6 septembre. Ils sont alors basés sur le terrain de Eastchurch, non loin de l'embouchure de la Tamise. Cependant, ils devront fréquemment partir de Detling, situé plus à l'intérieur des terres, du fait des bombardements réguliers de la Luftwaffe. Les objectifs que doivent traiter les 12 et 142 sont tous situés en France et le port de Boulogne va faire l'objet de plusieurs missions. Le port de Calais et le terrain du Crotoy vont recevoir aussi la visite des Battle, alors que la bataille d'Angleterre fait rage. Si les opérations sont provisoirement suspendues, les vols d'entraînement continuent et le 4 août, le 142 perd un avion, le L5113, au cours d'un exercice de nuit. Il n'y a aucun survivant. La veille, c'est un avion du 103 qui est perdu avec deux membres d'équipage, là aussi au cours d'un vol de nuit.

Les premières sorties ont lieu le 17 août 1940 et si des bombes sont bien lancées sur l'objectif (Boulogne), les trois avions sur les six prévus (un n'ayant pas pu décoller et deux rentrant prématurément suite à des pannes diverses) rencontrent une forte opposition de la *flak*. Un appareil doit faire un atterrissage sur le ventre de retour en Grande-Bretagne, après avoir été endommagé par les artilleurs allemands. Ce sera d'ailleurs la constante pour les sorties qui vont suivre jusqu'au 6 septembre, car les objectifs français sont bien mieux défendus que ceux en Belgique ou aux Pays-Bas.

Dix autres missions sont préparées dans les deux semaines qui suivent, la dernière intervenant dans la nuit du 1er au 2 septembre 1940. Des pertes sont malheureusement à déplorer : le P6597 du 12, piloté par le *Pilot Officer* P.W. Cook, est probablement touché par la *flak* au cours d'une mission la nuit du 19 au 20 août et fait un atterrissage forcé; l'équipage est fait prisonnier.

Le 23 août, au cours d'un des rares raids de jour de cette période, deux des six Battle envoyés sont abattus par la *flak*, tous deux appartenant au 142. Le L5503 piloté par un aviateur de la Royal Navy, le *Midshipman Cadet* Taylor, et le L5582 du *Sergeant* E.A. Pearce sont perdus dans les environs de Boulogne alors qu'ils attaquent des *E-Boote* stationnés dans le port. Les deux avions perdent un et deux membres d'équipage respectivement, les autres devenant prisonniers de guerre. Le Battle reste très vulnérable et le taux de perte est là pour le rappeler aux équipages.

Le 27 août, le *Pilot Officer* H.L. Oakley s'offre une bonne frayeur en revenant d'un raid sur Calais qui visait encore une fois des *E-boote* de la Kriegsmarine. En atterrissant, son L5507 capote à la suite de l'éclatement d'un pneu. À peine remis de ses émotions et toujours sanglé, il se rappelle alors que ses bombes sont toujours présentes à bord ! Mais son dernier jour, tout comme pour les autres membres d'équipage n'est pas encore arrivé, car les bombes n'explosent pas sous le choc. Le 2 septembre, le 142 est encore victime de la malchance, lorsque cinq

Tandis que le *Fighter Command* livre bataille dans le ciel d'Angleterre, les Battle mènent une guerre obscure mais tout aussi meurtrière pour prévenir tout débarquement allemand sur le sol anglais. Ici, le Battle Mk. I L5080 du N° 142 *Squadron* à Binbrook, en juillet 1940.
Il semblerait qu'à cette époque, les marques de nationalité n'aient pas encore été harmonisées, comme l'atteste la cocarde peu réglementairesur l'extrados de l'aile gauche. (Collection A. Thomas)

de ses Battle sont détruits lors de l'explosion d'un dépôt de bombes touché par une bombe incendiaire allemande. Le 6 septembre, les deux unités retournent à Binbrook et repassent sous le contrôle du 1 *Group*. Le même jour, les 103 et 150 sont de nouveau disponibles pour d'autres missions.

Les Polonais en action

Les unités de Newton se chargent d'exécuter les missions des 7 et 9 septembre, toutes les deux intervenant le soir, au cours des dernières lueurs du jour, puis celles du 10 et 11 septembre qui ont lieu de nuit. Calais et Boulogne sont encore les objectifs de ces sorties. Comme pour respecter les règles informelles établies dès le départ, qui veut que le sort ne s'acharne que sur les mêmes, aucun des trente avions des 103 et 150 n'est perdu. Enfin prêts et désireux d'en découdre, les Polonais entrent en action pour la première fois au cours de la nuit du 14 au 15 septembre 1940 après avoir complété leur entraînement [2].

Le port de Boulogne est une nouvelle fois attaqué avec comme objectifs les embarcations de débarquement qui s'y trouvent. Chaque *Squadron*, y compris les N° 300 et N° 301 *Squadrons* basés à Swinderby près de Lincoln, fournit trois avions pour cette mission. Le lendemain soir, les Polonais du 300 fournissent la moitié de l'effectif d'attaque qui doit s'en prendre aux mêmes objectifs de la veille. Puis dans la nuit du 17 au 18 septembre, tous les escadrons de Battle du *Group*, à part le 301, participent ensemble à une autre mission sur le port de Boulogne. Bénéficiant de la bonne étoile des 103 et 150, les équipages des 12 et 142 reviennent à la base sans encombre et ravis. Les sorties se succèdent ainsi jusqu'au 27 septembre, de nuit la plupart du temps, mais aussi parfois de jour. Les opérations du mois de septembre semblent avoir donné plus de résultats que celles du mois d'août et elles sont même considérées comme une réussite par l'état-major. Toutefois, les pilotes admettent que les nuits sans lune, ils ont un mal fou à identifier les cibles. De ce fait, les opérations sont suspendues jusqu'à l'arrivée de la nouvelle lune. Peu avant la suspension des opérations le 25 septembre, le 301 perd son premier équipage (et polonais du *Bomber Command* de surcroît) quand le L5351 s'écrase près de Bradon dans le Norfolk, tuant son pilote. L'avion se dirigeait alors sur Boulogne.

Les opérations reprennent le 9 octobre quand le « Mazowiecki » envoie de jour huit Battle exécuter une mission sur Calais. Le lendemain, c'est au tour du « Pomorski ». Trois autres missions diurnes sont montées les 11, 12 et 13 octobre, cette dernière voyant la première perte opérationnelle du 300. En revenant de mission, le Battle L5499 du *Flying Officer* Gebicki décroche pour des raisons inconnues et s'écrase à 8 miles au nord-est de Nottingham. Les trois hommes qui se trouvent à bord sont tués. Le Battle L5428 du 142 est abandonné par son équipage après avoir consommé les dernières gouttes et jusqu'aux vapeurs d'essence qui pouvaient rester dans les réservoirs.

Une dernière mission nocturne est réalisée dans la nuit du 15 au 16 octobre. Les ports de Calais et Boulogne sont une fois encore la cible des Battle, les avions des 12 et 142 s'occupant de Calais, ceux du 301 de Boulogne. Cette mission sera en fait la dernière de Battle au sein du 1 *Group* et de la RAF par la même occasion. Ce groupe entame alors sa transformation sur Wellington et toutes les unités voleront sur ce bimoteur avant la fin de l'année.

Au total près de 290 sorties ont été réalisées, la plupart de nuit, les Polonais comptant pour 30 % de ce chiffre. Vingt-trois Battle ont été détruits en opérations ou dans des accidents pendant cette période, 10 pour le compte du N° 142 *Squadron* uniquement [3].

Épilogue

Le Battle retiré des premières lignes, sa présence au sein du N ° 12 OTU et accessoirement aussi du N° 18 OTU, unités du *Bomber Command* qui l'utilisent pour perfectionner les équipages sur le type, devient superflue et cette unité est aussi transformée sur Wellington avant la fin de l'année. Souvent oubliés, les OTU ont néanmoins apporté leur contribution à la guerre du *Bomber Command*, une contribution qui ira en croissant avec le temps. Dans ce cas précis et pour la période qui nous intéresse, 21 Battle ont été radiés des contrôles entre le 14 juillet et le 2 décembre 1940, date du dernier crash, entraînant la mort de 15 aviateurs (dont 5 polonais) et 4 civils. Le 23 septembre 1940, un Battle du N° 18 OTU s'écrase au cours d'une séance de tours de piste sur la base de Hucknall près de Nottigham, suite à une mise en vrille involontaire lors de la remise des gaz pour son quatrième circuit. Le *LAC* E.V. Rozmiarck de la force aérienne polonaise ne peut récupérer son avion et vient s'écraser sur un pavillon tout proche. Le pilote est tué ainsi que les parents et les deux enfants de la famille Albert, qui comptent parmi les toutes premières victimes civiles des vols d'entraînement du *Bomber Command* pendant la guerre... d'autres, hélas, suivront.

Même si le N° 304 *Squadron* polonais n'est pas opérationnel sur Battle, ses équipages s'entraînent de manière intensive sur ce type. Ils reçoivent même un Battle Trainer biplace pour accélérer leur transformation. (Collection R.C. Sturtivant)

[2] Au cours de cette phase, le N° 301 *Squadron* a perdu sur accident le L5597 le 8 août 1940, tuant le *Pilot Officer* D. Fengler.

[3] Les vols d'entraînement vont cependant se poursuivre et le 29 octobre, une machine N° 300 *Squadron* va s'écraser au cours d'un vol d'entraînement, tuant ses trois hommes d'équipage. Une aile s'est détachée lors de la phase de recouvrement d'un piqué.

COCARDES SUR LE FUJI YAMA

La reddition subite du Japon à la suite de l'explosion des deux bombes atomiques en août 1945 a plusieurs conséquences immédiates. La première est la reprise par les Alliés des territoires occupés par les forces japonaises. Une autre est la création d'une force d'occupation alliée sur les territoires japonais et reconnus comme tels. L'objectif de cette force est de surveiller le désarmement et la démilitarisation prévus par les clauses de l'acte de capitulation. Le gros des forces d'occupation est dès le départ constitué de troupes américaines placées sous le commandement du général MacArthur, mais le *Commonwealth* britannique est aussi sollicité pour fournir un contingent, sorte de reconnaissance des efforts consentis et de l'aide apportée par ces nations dans la lutte contre le Japon.

En septembre 1945, les différents gouvernements des nations du *Commonwealth* se consultent et se mettent d'accord sur la répartition des tâches. Constituée au milieu de l'année 1946, la *British Commonwealth Occupation Force* (BCOF) se compose de 35 000 hommes comprenant des unités de la marine et de l'aviation. La composante aérienne, la *British Commonwealth Air Force* (BCAir), avec ses 6 000 hommes, représente près du cinquième du contingent. Quatre forces aériennes fournissent hommes et matériel, à savoir celle du Royaume-Uni (RAF), de l'Australie (RAAF), de la Nouvelle-Zélande (RNZAF) et des Indes (RIAF). Leur mission première est de monter des patrouilles aériennes en vue de s'assurer qu'aucun rassemblement ou mouvement hostile ne se produise au cours des différentes phases du désarmement. Les troupes terrestres du BCOF reçoivent deux zones d'occupation, celle d'Hiroshima et celle de Yamagushi dans la partie occidentale de l'île de Honshu. Le BCAir qui doit assurer la protection des troupes du *Commonwealth* se compose de deux *Wings* de chasse de jour, plus des unités de soutien habituelles. L'état-major, de même que la base principale, se trouve à Iwakuni sur l'île principale de l'archipel, à quelque 750 km à l'ouest de Tokyo. La RAF va fourni deux unités, les N° 11 et 17 *Squadrons* et la RIAF le N° 4 *Squadron*, tous trois sur Spitfire. La RAAF fournit un contingent important, avec trois unités de Mustang, les N° 76, 77 et 82 *Squadrons* regroupés au sein du 81 *Fighter Wing*. La contribution de la RNZAF se limite au seul N° 14 *Squadron* équipé de Corsair FG-1D.

La mise en place du BCAir

L'installation des différentes unités se fait progressivement à partir du début de 1946. Le commandement est confié à l'*Air Vice-Marshal* C.A. Bouchier, qui le gardera jusqu'à la dissolution du BCAir. Les premiers arrivants sont les Australiens du 81 FW. Le gros de la troupe fait le voyage par mer à bord du SS *River Murrumbidgee* et SS *Glengyle*. Suivent ensuite les Mustang du N° 76 *Squadron*, répartis en plusieurs sections, chacune étant précédée par un Beaufighter ou un Mosquito de la RAAF pour assurer la navigation. Après avoir transité par les Philippines et l'île d'Okinawa, ils arrivent au Japon le 9 mars 1946.

Les Mustang du N° 82 *Squadron* arrivent entre le 13 et 18 mars. Malheureusement, le *Squadron* n'arrive par au complet, car il perd en cours de route, trois Mustang et leur Mosquito d'accompagnement le 18 mars. Les *Flying Officers* Murray Short (A68-718) et Alan Pilkington (A68-770) et le *Pilot Officer* Jack Allan (A68-773) sont pris par le mauvais temps à une centaine de kilomètres du point de destination et s'écrasent près du cap Sandano. Les deux premiers s'écrasent sur une colline environnante, tandis que le corps de Jack Allan sera retrouvé par les Américains

Un Mustang du N° 82 *Squadron*, piloté par le *Flying Officer* « Tiger » Payne, survole la région de Fukuyama, début 1948. (Australian War Memorial, P02032/071)

Après la reddition du Japon, l'aviation alliée est encore sollicitée pour assurer la sécurité des forces d'occupation et le maintien de l'ordre.
Plusieurs unités du Commonwealth sont impliquées dans ces missions qui, en fin de compte, se déroulent sans incident majeur.

Andrew Thomas

échoué sur une plage près de Shokoku quelques jours plus tard. Les deux membres d'équipage du Mosquito FB.40 A52-147 (*Flying Officers* Saywell et Nattrass) sont également tués dans cet accident. Bruce Hearn, pilote au N° 82 RAAF *Squadron* témoigne [1]:

« *Environ une heure avant d'arriver à Bofu, le temps à commencé à se détériorer. Nous avons dû descendre très bas à peu près au niveau de la hauteur des mâts des bateaux de pêche. La pluie et la brume ont parfois réduit la visibilité à moins de 100 mètres. Nous volions en formation très serrée et à certains moments, à quelques dizaines de centimètres les uns des autres. Avec cette pluie qui obscurcissait l'horizon, une marge de manœuvre nulle vers le bas et pour finir le navigateur du Mosquito qui nous donnait des ordres* – tournez à gauche, tournez à droite – *pour éviter le relief des îles environnantes, on avait tous les ingrédients pour provoquer un vrai désastre. Le Mosquito a fini par toucher le mât d'un des bateaux de pêch, a heurté l'eau et a explosé sous le choc. J'ai regardé ce spectacle qui se déroulait sur ma gauche, volant en n° 4 dans ma section.* »

En revanche, le N° 77 *Squadron* fait le trajet sans encombre et les derniers Mustang arrivent le 22 mars 1946. Le *Wing* est alors au complet et prend ses quartiers à Bofu. Ce *Wing* est appuyé par le N° 481 *Maintenance Squadron*, le N° 381 *Base Squadron* et la N° 5 *Airfiled Construction Unit*.

Peu de temps auparavant, début mars, l'échelon roulant des N° 11 et 17 *Squadrons* de la RAF et N° 4 *Squadron* de la RIAF ont pris la mer. Au même moment, ce sont les Néo-Zélandais du N° 14 *Squadron* qui quittent Auckland avec 24 Corsair FG-1D à bord du porte-avions HMS *Glory*. Cette unité est placée sous le commandement du *Squadron Leader* Jesse J. de Willimoff qui s'est déjà illustré dans le Pacifique pendant la guerre sur Kittyhawk et Corsair avec les N° 15 et 23 *Squadrons* (RNZAF). Ils arrivent à Iwakuni au Japon à la fin mars. Les Anglais arrivent fin avril avec leurs Spitfire qui sont débarqués du HMS *Vengeance*. Les Anglais et les Indiens prennent leurs quartiers sur la base de Miho, située sur la côte nord-ouest de Honshû. Le N° 17 *Squadron* sous le commandement du *Squadron Leader* J.H. Lacey est le premier à s'y installer le 2 mai, suivi par le N° 4 RIAF *Squadron* (*Squadron Leader* Engineer) le 6 mai. Le lendemain, c'est au tour du N° 11 *Squadron* (*Squadron Leader* P.R. McGregor). Plusieurs unités de soutien sont rattachées au BCAir, en particulier le N° 1315 *Flight* sur Dakota et les N° 1 & 2 *Casualty Evacuation Flights* sur Auster, qui seront par la suite absorbés par le N° 1315 *Flight* [2].

La surveillance

Une fois arrivé, le BCAir doit d'abord aménager les bases d'Iwakuni et de Miho, qui ont particulièrement souffert des bombardements et des pillages de la population civile qui y a récupéré tout ce qu'elle pouvait une fois les hostilités terminées. Les vols de surveillance commencent dès le début du mois d'avril et le bal est ouvert par les Mustang des N° 77 et 82 *Squadrons*. Pour les Néo-Zélandais, ces vols commencent plutôt mal, car dès le 20 avril, le *Flight Lieutenant* C.W.N. Wright se tue à bord de son Corsair NZ5635, lors de son premier décollage à partir d'Iwakuni. Le Corsair s'affaisse sur le côté gauche et de la fumée jaillit du pneu droit, laissant à penser que le pilote a trop fortement utilisé le frein droit. Il parvient à décoller, mais il à basculer

[1] *Pacific Scrapbook 1943-1947* – B.Cox – McGraw-Hill Book, 1993.

[2] Le véritable statut du N° 1315 *Flight* reste incertain car il a été dissous en août 1946 et remplacé par un escadron de liaison, mais plusieurs documents font toujours référence à cette unité jusqu'en 1948 !

Cocardes sur le Fuji Yama

Supermarine Spitfire FR.14 (SM923)
N° 4 RIAF *Squadron*
Miho, 1946.

Supermarine Spitfire F.14 (RN135)
Squadron Leader J.H. « Ginger » Lacey
N° 17 *Squadron*
Miho, 1946.

North American P-51D (A68-743)
N° 82 RAAF *Squadron*
Bofu, avril 1946.

Goodyear FG-1D Corsair (NZ5617)
N° 14 RNZAF *Squadron*
Iwakuni, mai 1947.

© P-A. Tilley, 2002

sur le côté gauche pour s'écraser au sol. L'enquête déterminera que le compensateur de la gouverne de direction avait été calé dans le mauvais sens pour le décollage; ancien pilote de Spitfire Griffon, Wright avait compensé le Corsair comme il avait l'habitude de le faire sur un Spitfire, dont le moteur tourne en sens opposé à celui du Corsair.

Le N° 76 RAAF *Squadron* ne commence ses vols qu'au mois de mai, suivi par les escadrons de Spitfire. À ces vols de routine s'ajoutent parfois des manœuvres, comme le 14 mai, quand les avions du BCAir sont appelés à simuler des attaques sur le destroyer HMS *Bermuda*.

Le *Squadron Leader* « Ginger » Lacey cède son commandement au *Squadron Leader* F.A. Robinson à la tête du N° 17 *Squadron*, un peu avant qu'un drame ne survienne dans l'unité. Le 27 juin, le *Warrant Officer* A.J. Gray se tue alors qu'il évacue son Spitfire F.14 RM967 suite à une panne moteur. Ne pouvant pas effectuer un atterrissage forcé, il décide d'évacuer son avion, mais son parachute ne s'ouvre pas.

La routine au sein du BCAir s'installe très rapidement, d'autant que toute crainte d'une rébellion des Japonais semble désormais écartée. Néanmoins, l'état d'alerte est maintenu au cours de l'été et une patrouille est continuellement prête à intervenir sur le champ. Au début du mois de novembre 1946, le N° 11 *Squadron* change de commandant avec l'arrivée du *Squadron Leader* N.W.P. Hancock.

Si la mission première du BCAir est de « montrer les couleurs » à la population japonaise, il arrive que des missions humanitaire lui soient confiées. Au mois de décembre 1946, les Dakota du N° 1315 *Flight* sont sollicités pour acheminer des vivres et autres marchandises à la population de Kobe, victime d'un tremblement de terre. Dans une moindre mesure, les autres avions de ce *Flight* ne sont pas moins méritants en transportant quotidiennement des médecins dans les régions reculées ou coupées momentanément du reste du Japon à cause de la météo. Généralement, ce sont les Auster qui se retrouvent investis de cette mission. La population n'a pas trop mal accueilli les troupes d'occupation. Beaucoup de Japonais sont employés par les troupes du *Commonwealth* dans de menus travaux et les contacts se passent plutôt bien. Les enfants japonais sont peut-être les plus curieux de tous, quant aux autres, et en particulier les jeunes, ils « *…étaient très intéressés d'en savoir plus sur ce que l'on appelait "démocratie" et que le général MacArthur était en train d'introduire au Japon.* [3] »

En haut :
un Dakota Mk. IV (KN611) de la *British Commonwealth Occupation Force* sur le terrain d'Iwakuni, vers 1947. Cet appareil était affecté au transport de la BCAir *Commission*.

Ci-dessus :
un Auster AOP V (TJ603) du N° 1315 *Flight* à Miho, en 1947. Le BCAir étant plus particulièrement chargé de « montrer les couleurs », on notera la taille de la cocarde d'intrados.

Ci-dessous :
un Mustang australien (A68-759) du N° 82 *Squadron* en visite à Iwakuni en 1946. Les dégâts infligés à cette base pendant la guerre sont encore bien visibles.
Cet appareil sera perdu à Bofu le 22 février 1947.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

La dissolution

À la fin de 1947, il devient évident que le résurgence du militarisme japonais ne se fera pas. De ce fait, la présence même des forces d'occupation n'a plus vraiment de raison d'être. À ce fait vient s'ajouter un facteur extérieur, tout au moins en Grande-Bretagne. Le pays connaît de graves problèmes économiques, ce qui oblige le gouvernement en place à prendre des mesures de restrictions budgétaires, que les forces militaires seront les premières à subir. Les Anglais étant la pierre angulaire des forces d'occupation au Japon, les plans d'une dissolution progressive sont échafaudés. Pour la composante aérienne, les choses vont très vite, et les N° 11 et 17 *Squadrons* sont dissous sur la base de Miho le

[3] B.Cox, op.cit.

En haut :
un FG-1D Corsair (NZ5652) du N° 14 *Squadron* de la Royal New-Zealand Air Force à Iwakuni en 1946.

Ci-dessus :
le Spitfire FR.14 NH844 du N° 11 *Squadron* en vol au-dessus du Japon, vers 1948.

23 février 1948 [4]. Cela entraîne un redéploiement des escadrons restant, le N° 14 *Squadron* prenant ses quartiers à Bofu et les Australiens remplaçant les Néo-Zélandais à Iwakuni, où les installations viennent juste d'être refaites.
Aussi anodin que cela puisse paraître, la note de l'occupation du Japon a été salée pour le BCAir. Dans une période d'après-guerre où les nations victorieuses sont exsangues, la perte d'un avion et éventuellement d'un pilote prend des dimensions toutes particulières. Les Néo-Zélandais vont perdre quatre autres Corsair, dont trois à l'atterrissage (le 09.05.47, NZ5617 « Verna », *Pilot Officer* P.K. Frame, le 26.06.47, NZ5637, *Flying Officer* J.D. Washington, le 21.01.48, NZ5651, *Flying Officer* R.C.C. Nairn), mais fort heureusement sans conséquence pour les pilotes. La dernière machine (NZ5655) est détruite le 28 janvier 1948 à la suite d'une panne de moteur au cours d'un test; l'atterrissage forcé qui s'ensuit se termine mal et l'appareil capote. Le *Flight Lieutenant* G.R.B. Highet en sort indemne.
Les Anglais perdent huit autres Spitfire et le N° 4 RIAF *Squadron* seulement deux, mais tous les deux au cours du même vol. En effet, le *Flying Officer* Gurdayal Singh Sekhon (TX979) et le *Pilot Officer* J.A. Martin (SM925) sont tués en percutant une colline après avoir volé sous une couche nuageuse se situant à 300 pieds. Les Australiens connaîtront plus d'accidents, avec une quinzaine de Mustang radiés, mais il faut dire qu'ils seront présents bien plus longtemps au Japon que les autres.
De son côté, après le 31 mars 1948, la RAF n'est présente dans l'archipel qu'avec le N° 1315 *Flight* et le BC Air *Communication Squadron*. La surveillance aérienne n'est donc plus assurée que par les escadrons australiens et néo-zélandais. Cette situation va durer encore quelques mois avant que la RNZAF décide de quitter à son tour le Japon en août 1948. Seul le personnel sera rapatrié et les Corsair restants seront rassemblés et brûlés sur place. Le BCAir voit sa structure changée le 15 septembre puisque seuls les Australiens restent; logiquement, le 81 *Wing* devient le RAAF *Component*. Le 29 octobre, les N° 76 et 82 *Squadrons* sont dissous, laissant au seul N° 77 *Squadron* les missions de maintien de l'ordre. Le BCAir, quant à lui, est officiellement dissous le 15 novembre 1948 et les derniers éléments partiront au début de l'année suivante. Le N° 77 *Squadron* va rester encore au Japon quelques mois de plus, mais au moment où il entame son retrait en 1950, la guerre de Corée éclate. Au lieu de revenir au pays, il ira se battre en Corée dans le cadre des forces de l'ONU, mais ceci est une autre histoire...

[4] Du fait de l'accession à l'indépendance des Indes en 1947, le N° 4 RIAF *Squadron* a déjà quitté le Japon.

Ci-contre :
alignement des Spitfire XIV du N° 17 *Squadron* à Miho en 1946. L'appareil au premier plan (RN135) est celui du *Squadron Leader* J.H. « Ginger » Lacey DFM and bar, as aux 28 victoires. On notera à l'arrière plan l'indispensable terrain de football. Il est intéressant de remarquer qu'aucun appareil du BCAir ne porte les cocardes aux standards de l'époque.

LES ESSAIS DE L'US NAVY

Jim Grant

Juste avant la seconde guerre mondiale, l'US Navy convoque le *Lieutenant* McClelland Barclay, officier de réserve de la marine américaine, mais aussi artiste réputé, pour envisager la possibilité de réaliser toute une gamme d'essais de camouflage en vue de remplacer les couleurs trop voyantes utilisées par la marine américaine depuis les années trente.

Barclay semble être la personne la mieux placée pour exécuter ce travail. Peintre renommé, il a déjà réalisé plusieurs posters de propagande efficaces pendant la Première Guerre mondiale et a aussi publié quelques dessins dans des magazines très connus de l'entre-deux-guerres. Par la suite, il a même proposé quelques camouflages pour le moins originaux pour les navires de combat de l'USN.

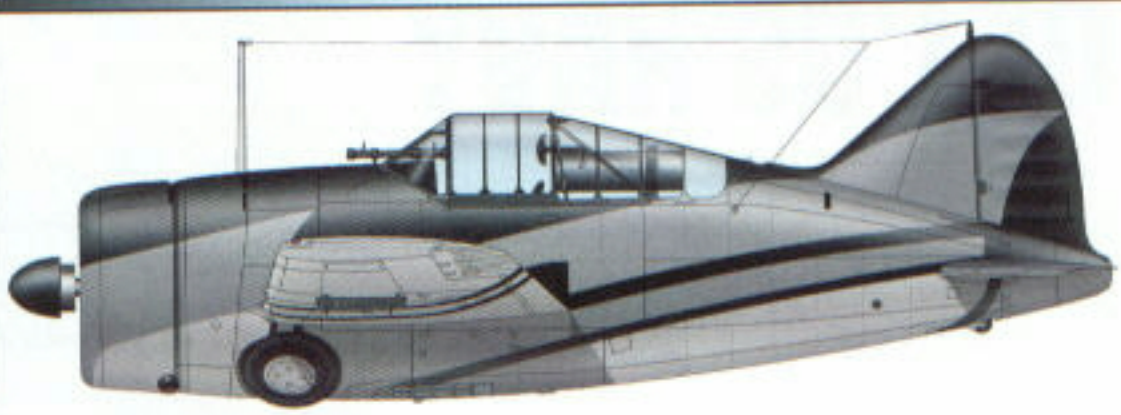
Après avoir pris connaissance des exigences de ses interlocuteurs, Barclay est invité à proposer des schémas de camouflage qui seront testés dans des conditions de combat simulé.

En janvier 1940, ses projets sont prêts et Barclay propose « *une batterie de schémas faisant appel à des lignes fuyantes utilisant des angles obliques et qui finissent par converger et mourir sur des points qui sont différents des points naturels créés par la silhouette de l'avion.* » Le but est justement de casser la silhouette de l'avion et pour cela, Barclay fait appel à des lignes tranchantes, des formes géométriques plus rectangulaires et des motifs arrondis. Les surfaces supérieures sont peintes en bleu foncé et en gris foncé, les côtés en bleu et gris et les surfaces inférieures en bleu brillant et blanc. Chaque demi-voilure et chaque côté du fuselage sont peints selon un schéma différent. Le commandant du groupe aéronaval de l'USS *Saratoga*, des officiers des VS-2, VB-2 et VF-3, ainsi qu'un des officiers d'appontage du porte-avions, sont désignés pour participer aux tests. Ce comité se réunit pour la première fois le 4 août 1940 et décide de commencer tout de suite avec quatre types d'avions différents pour juger de l'efficacité des camouflages.

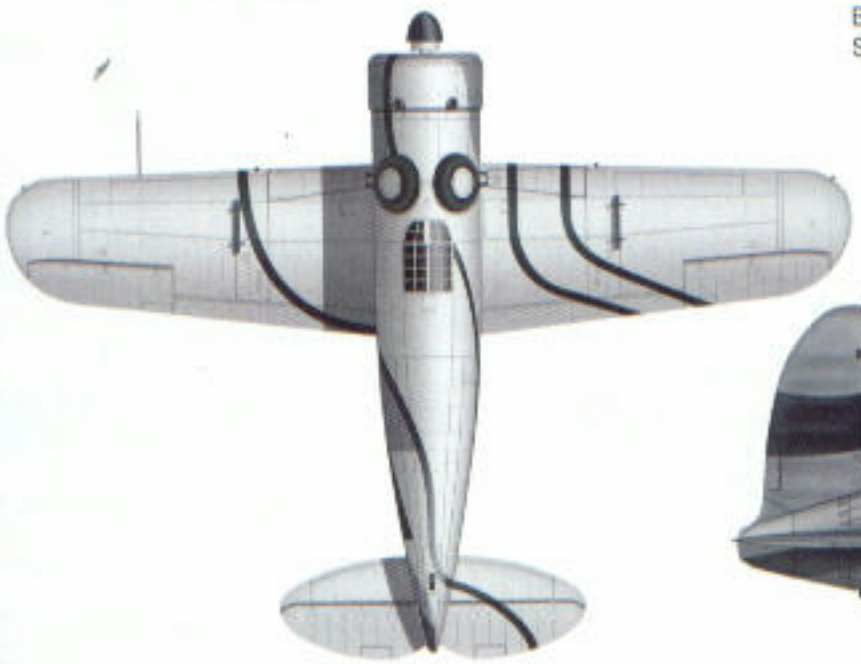
Neuf avions sont peints selon les plans de Barclay et chacun reçoit un schéma différent : deux Brewster F2A, deux Douglas TBD-1, deux Northrop BT-1, deux Vought SB2U-1 et un Vought O3U-3, ce dernier dans le but de tester le nouveau camouflage sur des biplans. Comme le biplan est destiné à disparaître des inventaires de l'USN, un seul sera peint pour l'expérience. Tous reçoivent une peinture lavable à l'eau sans insigne d'unité ou code tactique et les cocardes américaines sont également retirées.

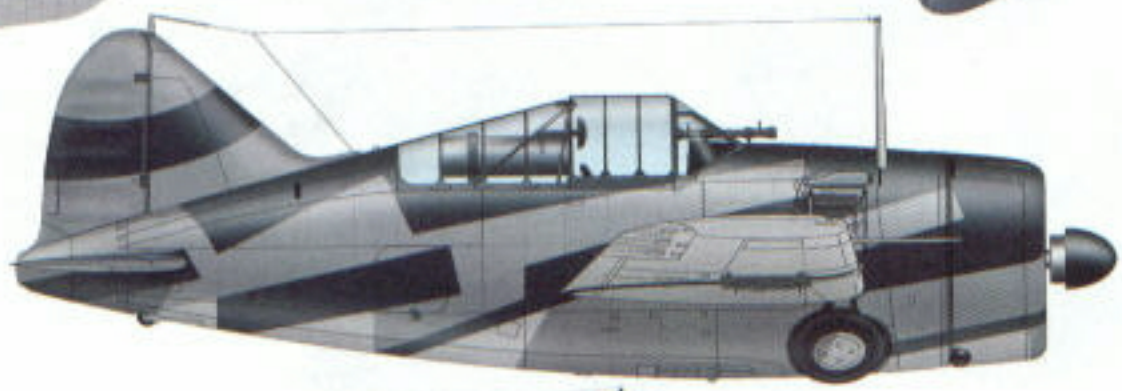
Quand les avions ne sont pas embarqués, ils stationnent sur la base navale de North Island en Californie. Les essais en mer sont réalisés à partir de l'USS *Saratoga*. Les avions volent à plusieurs reprises à chaque fois dans des conditions de lumière différentes. Des combats simulés sont organisés entre les avions eux-mêmes, mais aussi contre le porte-avions et en particulier contre les servants de DCA.

Une fois les essais achevés, les opinions des participants sont recueillies et les rapports qui en découlent apportent leur lot de surprises. Avec le soleil derrière eux, les avions dotés de ce nouveau camouflage sont plus faciles à voir que les autres avions à camouflage standard, mais sur des nuages plutôt sombres, comme des nuages orageux ou sur la mer (voire la terre), ils deviennent nettement plus difficiles à distinguer. De plus, les bandes qu'ils portent créent une certaine confusion optique pour ceux qui utilisent des télémètres, ce qui peut apparaître

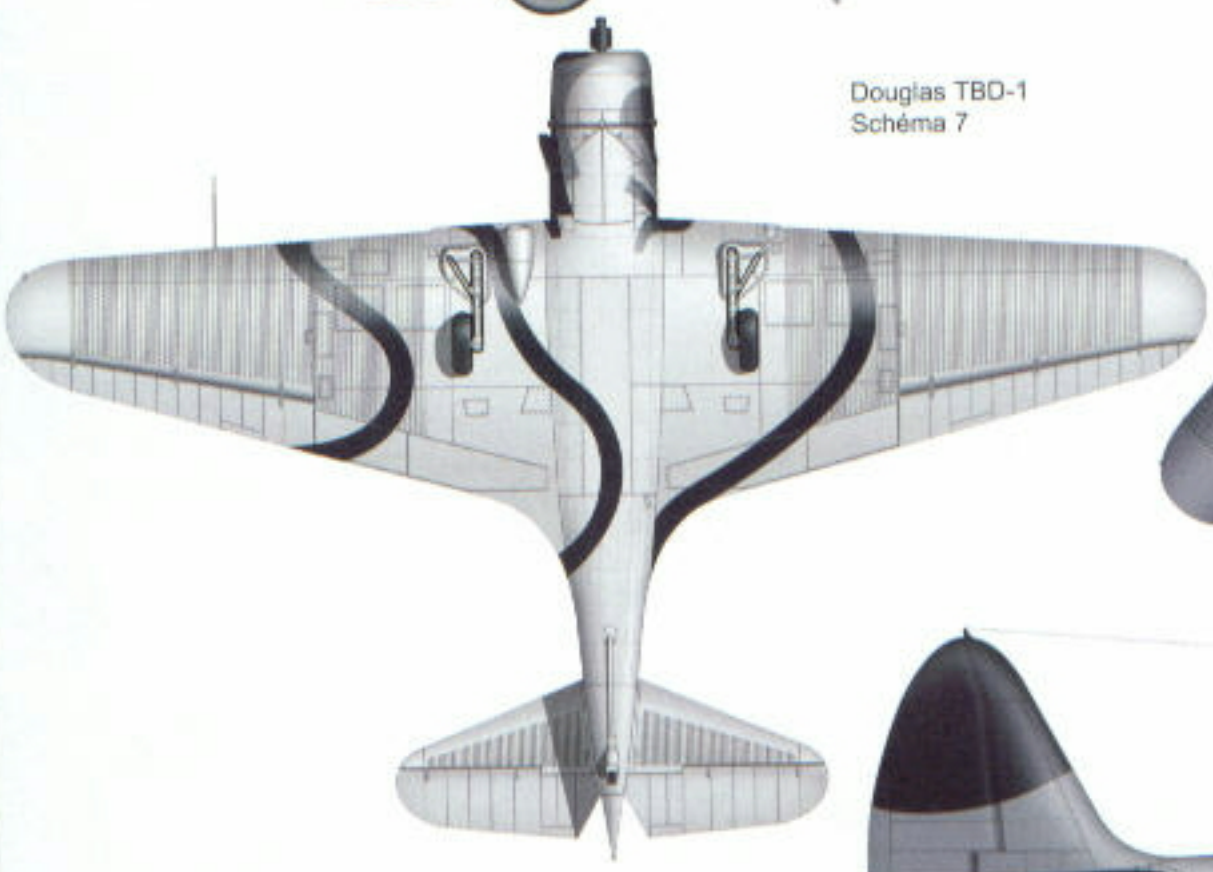


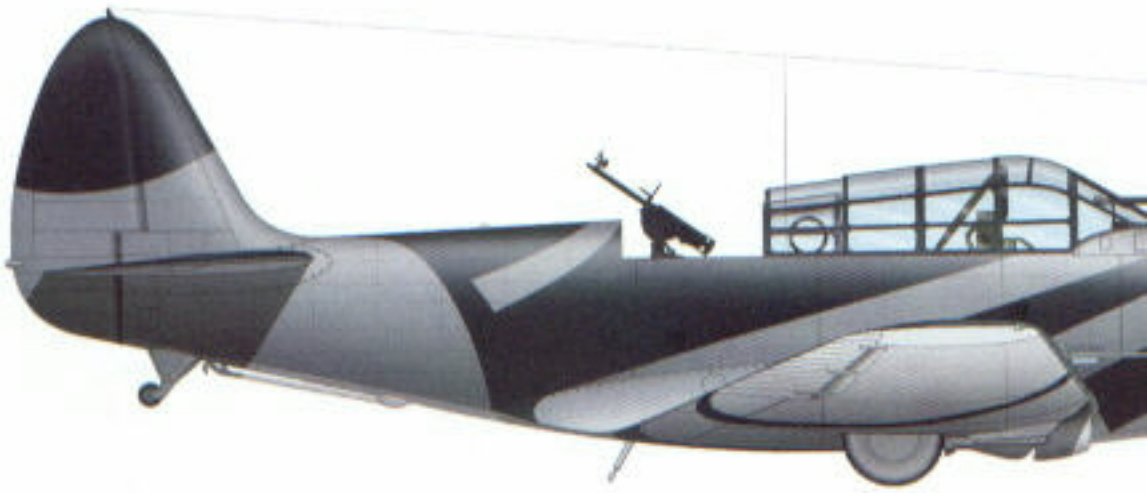
Brewster F2A-1
Schéma 2



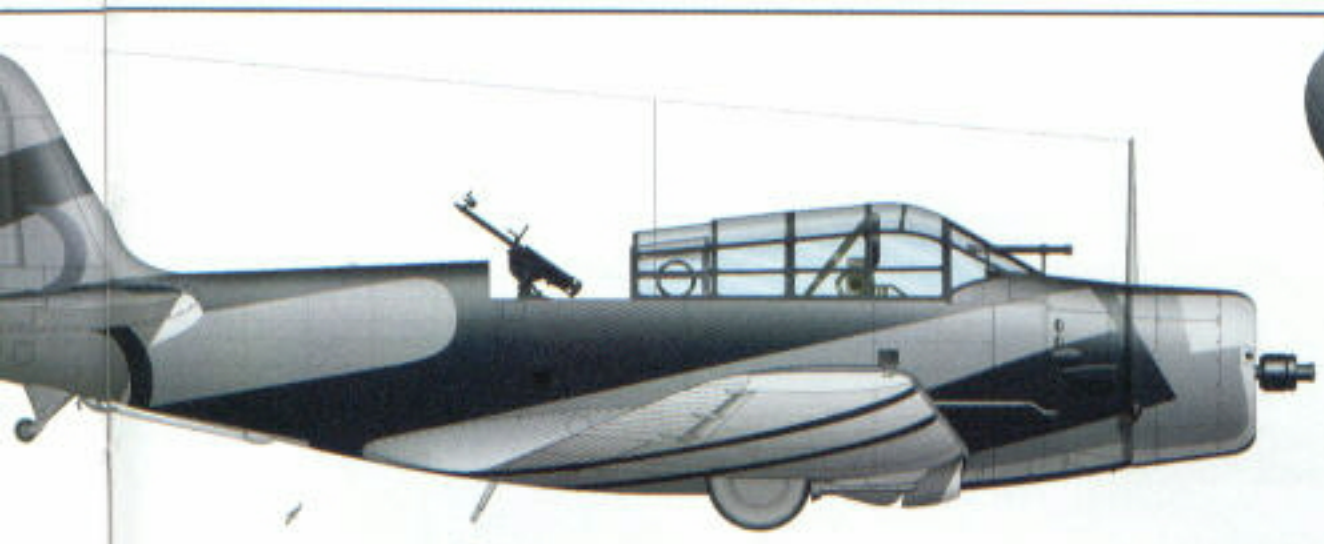


Douglas TBD-1
Schéma 7

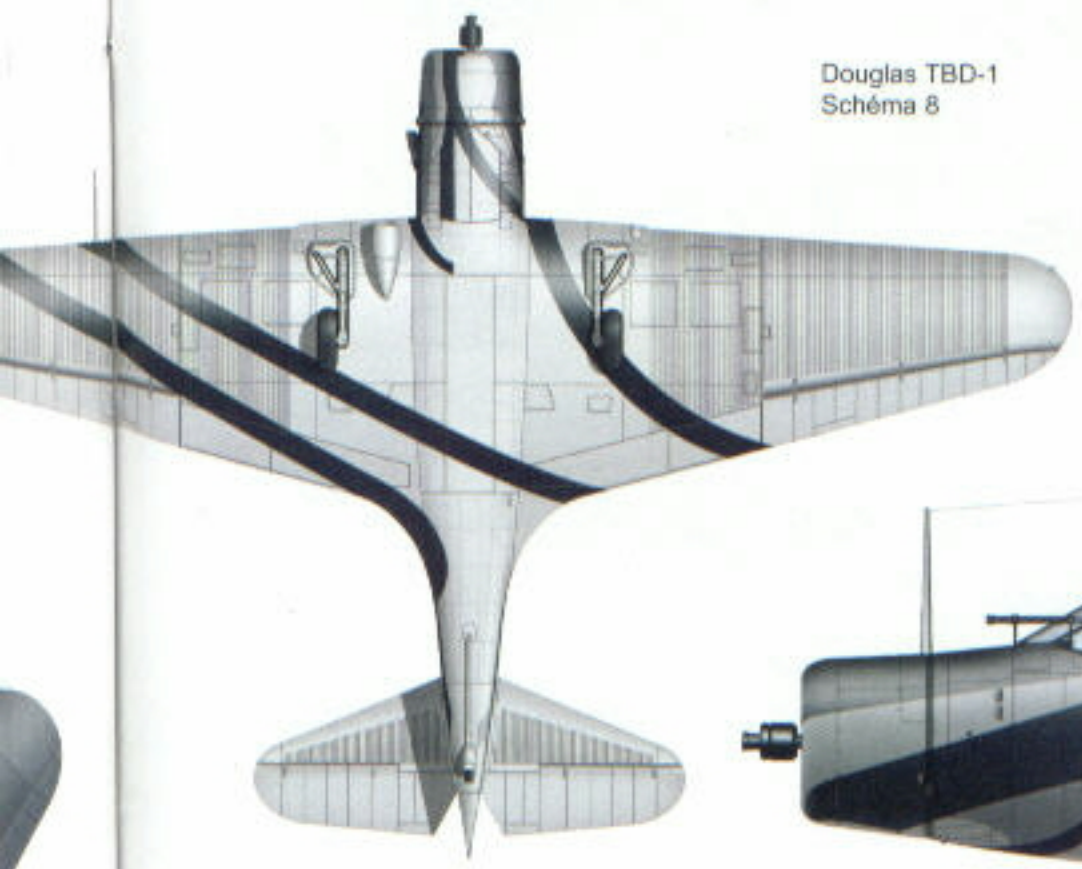




Les vues de dessous ne sont pas garanties à 100%, le dessinateur ayant dû travailler à partir de photos d'avions au sol.

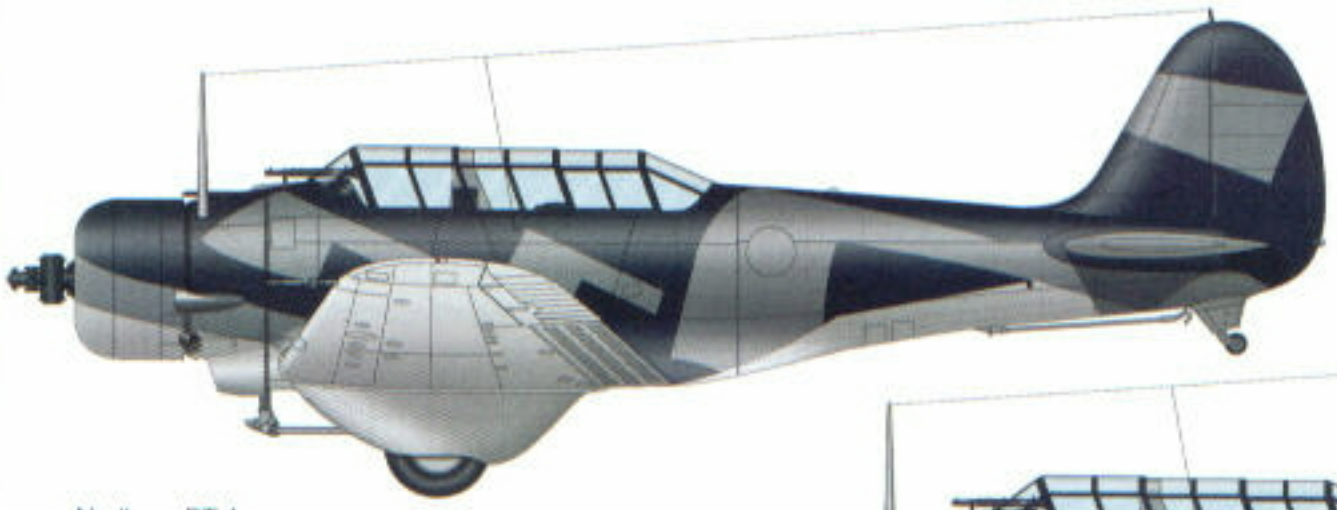


Douglas TBD-1
Schéma 8



Northrop BT-1
Schéma 3

Northrop BT-1
Schéma 4



Vought SB2U-1
Schéma 6

© P.-A. Tilley, 2002

comme un point positif. En revanche, pendant les essais embarqués, quelques officiers d'appontages (*Landing Deck Officer*) rencontrent des problèmes pour visualiser la position exacte de l'avion par rapport au pont, ce qui est primordial pour un avion embarqué. Mais avec la pratique, il semble que cet handicap aurait pu être surmonté.

Cependant, là où l'efficacité du camouflage est loin d'être probante, c'est dans les simulations de combat, car il semble que ces nouveaux schémas n'ont qu'un impact négligeable sur les pilotes « adverses ». Les aviateurs et les artilleurs expliquent que si le nouveau camouflage est efficace quand les avions se trouvent au loin, il ne leur pose pas vraiment de problèmes au fur et à mesure que les avions approchent. Ils ajoutent qu'il est de moins en moins possible de tromper un œil entraîné. Tout aussi intéressant, mais un peu anecdotique il est vrai, est le fait que la plupart des avions capturés par les ciné-mitrailleuses lors des combats aériens simulés ont été des avions camouflés ! Les acteurs de cette expérience, qui ont été gênés par le camouflage au début, ont bien insisté sur la brièveté de cette gêne.

Quand la commission d'étude rend le résultat de ces analyses, il est évident que les nouveaux schémas de camouflages, aussi esthétiques soient-ils, ne sont pas aussi efficaces qu'on aurait pu l'espérer. Sauf en de rares occasions, ces appareils ont été plus voyants qu'avant. En conséquence la commission en déduit que le futur camouflage des avions de l'USN devrait comporter une couleur non réfléchissante, comme la couleur argent/aluminium, grise, bleue ou verte. Des recommandations sont formulées pour que des essais soient entrepris dans les plus brefs délais avec ces couleurs.

Le 8 novembre 1940, après consultations auprès de plusieurs officiers de la marine de haut rang, l'amiral Halsey recommande que le jaune brillant qui recouvre les ailes, ainsi que les chevrons qui sont peints sur les extrados soient supprimés. Il en va de même pour les insignes de groupes et de d'unité. L'identification du groupe aérien embarqué sera réduit à un petit insigne géométrique sur la dérive. Il recommande aussi l'utilisation du « *non spectacular sea green* » pour les surfaces supérieures et de laisser les surfaces inférieures en métal naturel. Pour les avions destinés à opérer de nuit, ces surfaces inférieures pourront être peintes en noir. Dès décembre, les avions de l'USN commencent à être repeints entièrement en gris clair (*light grey*), couleur qui cédera la place un an plus tard au bleu-gris (*blue grey*).

L'echec des camouflages de Barclay a obligé un bon nombre de personnes à se rendre compte qu'un camouflage efficace serait nécessaire en cas de conflit. Même aujourd'hui où l'identification électronique est générale le problème du camouflage occupe toujours les esprits des principales forces aériennes. Mais il est possible que le camouflage soit plus aujourd'hui un problème psychologique qu'autre chose.

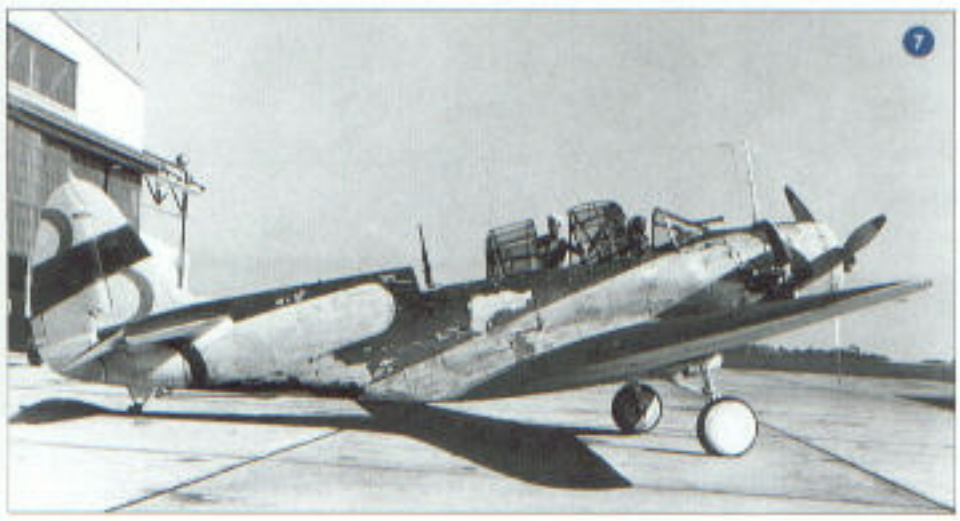
Quant à McClelland Barclay, il n'aura pas la chance de s'occuper des camouflages de l'USN après la guerre. Le 18 juillet 1944, il figure parmi les six officiers tués à bord de son *Landing Ship Tank*, coulé par le sous-marin japonais RO-106.

3

4

5

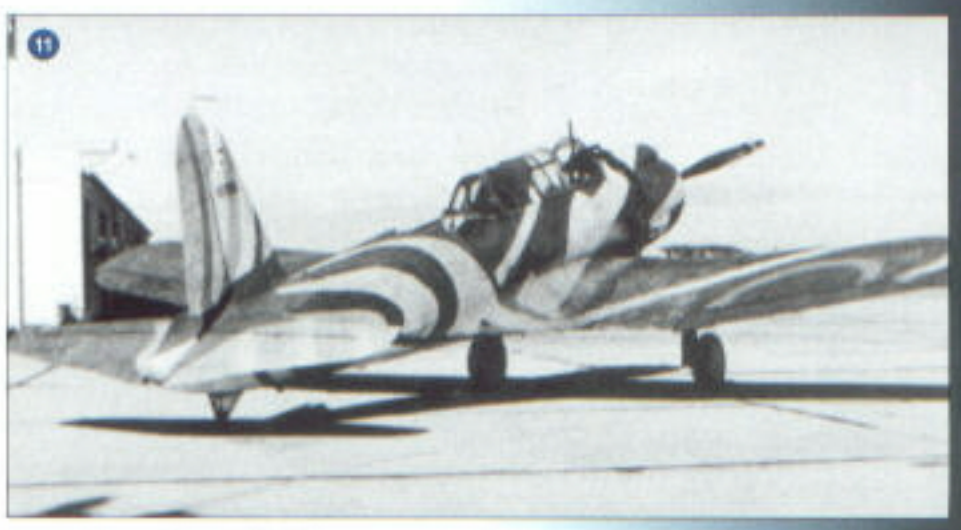
6


7

8

9

10


11

1 - 2 : un Brewster F2A-1 peint selon le schéma 1, septembre 1940.

3 - 4 - 5 : un second Brewster F2A-1 peint selon le schéma 2, septembre 1940.

6 - 7 - 8 : un TBD-1 de la VT-3, août 1940.

9 : un second TBD-1 (BuAer 0339) de la même escadrille, à North Island (Californie), en août 1940.

10 : un BT-1 (BuAer 0629) de la VS-3 peint selon le schéma 3, septembre 1940.

11 - un SB2U-1 (BuAer 0738) de la VS-6 peint selon le schéma 6.

(Photos US Navy)

Buffalo belges

Pour avoir raté le dernier bateau, les Brewster B-339 belges vont manquer leur guerre.
Certains vont pourrir aux Antilles, d'autres vont jouer le rôle de la patate chaude entre la RAF et la Fleet Air Arm.
Chronique d'un rendez-vous manqué avec l'histoire.

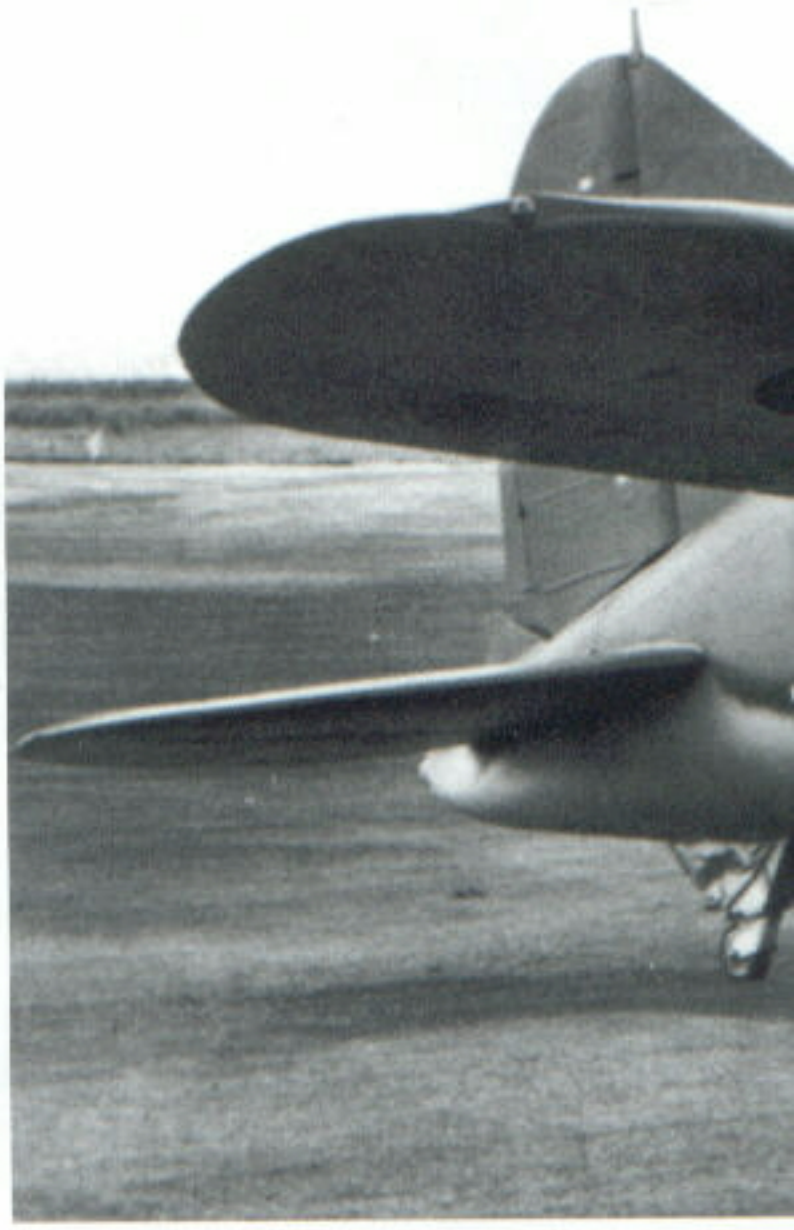
Philippe Listemann

Quand la guerre éclate en Europe en septembre 1939, l'aéronautique militaire belge est peu et mal armée. Quelques avions modernes sont en service ou vont bientôt l'être, dont le Hurricane, mais l'entrée en guerre du Royaume-Uni va suspendre le programme alors en cours. De ce fait, conscient de la faiblesse de ses moyens aériens, le gouvernement belge va chercher à acquérir d'autres types d'avions susceptibles de protéger son espace aérien. Pays neutre, la Belgique ne va pas bénéficier de la même priorité que vont accorder à la Grande-Bretagne et à la France les pays non belligérants intéressés par l'exportation d'avions de combat. C'est ainsi que, pour les Belges, le choix sera très réduit.

Si la Belgique se tourne essentiellement vers l'Italie, à la recherche de précieuses devises, elle contacte aussi l'industrie américaine qui est déjà submergée par les commandes françaises et anglaises. Le seul avion qui soit plus ou moins disponible dans des délais raisonnables est le Brewster F2A, dont une version terrestre destinée au marché de l'exportation est proposé par le constructeur sous la dénomination de Brewster B-339.

Un contrat est finalement signé le 11 décembre 1939 pour la livraison de 40 machines qui doivent remplacer les Fairey Fox VIC des escadrilles 5/III/2 et 6/III/2 alors en service. Devant l'urgence de la situation, le gouvernement belge obtient que ses B-339B, tels qu'ils ont été officiellement dénommés par Brewster, soient livrés avant que la commande des F2A-2 de l'USN soit honorée. Cela n'enchante guère la marine américaine qui a dû déjà céder une partie de ses F2A-1 à la Finlande au cours de l'hiver et qui pensait bien percevoir ses avions à partir du printemps 1940; mais des considérations politiques font que ces F2A-2 ne seront pris en compte qu'à partir de la fin de l'été 1940.

Le Brewster B-339B est une version « dénavalisée » du F2A-1, équipée d'un moteur Wright Cyclone R-820-G105 réservé à l'exportation et développant 1 100 cv au lieu des 1 200 cv de la version américaine. Le viseur télescopique est remplacé par un viseur plus rudimentaire. L'armement, qui doit être monté en Belgique, reste identique à celui du F2A-1, c'est-à-dire quatre mitrailleuses lourdes, soit deux dans les ailes et deux dans le capot.



Sortie des premiers avions

Le B-339B n° 1 sort des usines Brewster de Newark, près de New York, en avril 1940. Il porte les cocardes belges et le camouflage à deux tons et fait rapidement son premier vol d'essai le même mois avec l'immatriculation provisoire NX56B [1].

Cet avion, quitte le port de New York le 27 avril pour la Belgique. Les événements qui interviennent moins de deux semaines plus tard font que le bateau dans lequel se trouve ce premier B-339B est dérouté vers Bordeaux, où la présence de l'appareil est signalée, toujours en caisse le 28 mai 1940. Il est par la suite capturé par les Allemands lorsqu'ils investissent la ville et rapatrié en Allemagne. Il semble qu'il n'ait pas été testé en vol, puisque les Américains ont retrouvé une partie de son fuselage dans une sorte de décharge à Darmstadt en 1945, portant encore la cocarde belge de taille réduite. S'il avait dû voler au-dessus de l'Allemagne, les Allemands n'auraient sûrement pas laissé cet avion porter encore des cocardes étrangères. Mais sans nul doute, le B-339B a été étudié.

[1] NX traduisant son caractère provisoire, 56 signifiant la 56ème cellule du modèle et B pour Brewster. Pour les Belges, les avions ne portent que les numéros 1 à 40. Une lettre commune au type aurait dû précéder chaque numéro mais aucune ne semble avoir été attribuée aux B-339B, celui-ci n'étant pas entré en service.

RENDEZ-VOUS AVEC LA MALCHANCE

ou l'histoire ratée des Buffalo belges

Buffalo belges

Un document de piètre qualité, mais intéressant en ce qu'il montre l'un des B-339 belges stockés au Lamentin depuis fin juin 1940.
La base était sous la juridiction de l'Aéronautique navale, d'où la présence de deux marins.
(Collection J. Mutin)

Pendant ce temps, la fabrication des B-339B continue, mais le rythme est assez lent, huit avions sont réceptionnés en mai et vingt-deux en juin. Le reliquat de neuf avions est livré en juillet. Le déclenchement de l'offensive allemande le 10 mai 1940 va modifier quelque peu le déroulement des livraisons; entraînés dans la tourmente, les Belges se retrouvent de fait alliés des Anglais et des Français.

La première conséquence est que les B-339B vont bénéficier des mêmes moyens de transport que les Britanniques et les Français. Au lieu de partir par mer de New York, tous les avions belges sont acheminés par air vers la base de la RCAF de Dartmouth, près de Halifax au Canada où ils sont embarqués pour l'Europe [2].

Même si la Belgique a déposé les armes le 28 mai, cela ne change pas grand-chose pour les B-399B. Malgré le calendrier, la priorité accordée à l'embarquement des avions français retarde celui des avions belges. Le 16 juin 1940, les six avions prévus (n° 2 à 5, 8 et 9) une semaine plus tôt sont embarqués sur le porte-avions *Béarn* en compagnie d'avions français à destination de la France. Mais en cours de route, la France signe l'armistice et le 20 juin, le *Béarn* et le *Jeanne d'Arc* reçoivent l'ordre de rejoindre la Martinique où ils vont débarquer leur cargaison. Celle-ci y est stockée en attendant l'évolution de la situation.

Les Belges vont tenter de récupérer les avions qu'ils ont payés et qui sont toujours la propriété de leur gouvernement, désormais en exil à Londres. Plusieurs approches sont faites en 1940 et 1941 auprès du gouvernement de Vichy qui restera sourd à leurs demandes. L'entrée en guerre des États-Unis en décembre 1941 va accélérer le dénouement. Deux cellules, les n° 5 et 8 sont détruites le 12 mai 1942 dans la précipitation, les quatre autres échappant de peu à la destruction. Mais leur état est de toute manière très mauvais, le stockage au grand air des Caraïbes pendant près de deux ans ayant fortement corrodé cellules et hélices. Le passage des Antilles du côté des Alliés en juin 1943 ne change rien au sort des B-339B et une inspection, réalisée peu de temps après, signale que seuls les moteurs sont encore récupérables. Ces derniers sont alors envoyés en Afrique du Nord pour être remis en état, tandis que les cellules sont envoyés à la ferraille [3].

Autre pays, autre destin

Alors que les premiers B-339B voguent vers leur destin, les autres avions continuent à arriver au Canada. Le 20 juin 1940, le gouvernement belge en exil signe la cession des 33 avions de leur commande, qui prennent la route du Royaume-Uni. Un premier contingent de 21 avions est embarqué sur le porte-avions HMS *Furious* le 1er juillet 1940 et arrive à Liverpool le 7 juillet. Ces appareils sont débarqués et envoyés au dépôt de Burtonwood ou ils sont repeints aux couleurs britanniques et reçoivent leur *serial* AS410 à 430 [4]. Les autres arriveront en août (11 avions, immatriculés AX810 à 820) et début septembre pour le dernier (BB450).

Si les B-339B sont proches des Buffalo Mk. I commandés par la RAF, ils ne sont pas considérés comme de véritables Buffalo et ne sont donc pas appelés ainsi par les Britanniques. Les fiches individuelles des ces avions font état, tout au long de leur carrière, du nom de « Brewster Fighter 339 » et non de celui Buffalo; cependant, si l'emploi de ce terme est un peu abusif, il reste néanmoins acceptable. Comme tous les appareils perçus par la RAF, les premiers exemplaires sont rapidement envoyés dans les centres d'es-

[2] La commission d'achat française aux États-Unis signale le 19 mai par télégramme le départ de deux autres avions de New York « début mai », mais cette information semble non fondée.

[3] Gageons que ces six Brewster et leurs moteurs ont dû faire partie des quelques litiges à régler entre la France et la Belgique après la fin de la guerre...

[4] Certaines sources font aussi état de l'attribution des *serials* AS431 à 437, mais il semble que ces numéros n'aient jamais été réservés par l'Air Ministry.

Cette cellule de B-339 a été retrouvée à la fin de la guerre sur un terrain auxiliaire de Darmstadt, en bordure d'une autoroute. Les ailes avaient été jetées dans un fossé à proximité. On distingue parfaitement la cocarde belge sur le fuselage.
(Photo R.M. Bueschel, via P.J. Vercammen)

Buffalo belges

Le B-339 AS427 aux essais avant livraison à la Fleet Air Arm, en compagnie d'un ex-Curtiss H-751 français, probablement à l'AFDU de Northolt.
(Imperial War Museum)

sais en vol; c'est ainsi que dès le 10 juillet 1940 les AS410 et AS412 rejoignent le A&AEE à Boscombe Down, suivis du AS425 le 31 juillet, qui est remplacé par le AS430 le 10 août 1940.

L'impression générale des pilotes d'essais est plutôt bonne et la RAF pense équiper un escadron de chasse constitué de volontaires américains, le N° 71 *Squadron*. Trois avions sont fournis autour du 24 octobre (AS414 et probablement AS429 et 430), mais ils ne restent que deux semaines (voir Aéro-Journal n° 23). On sait que l'accueil a plutôt été mitigé et le *Squadron Leader* Walter Churchill, le commandant de l'unité, écrit un rapport assez négatif sur le Brewster. Sa conclusion est radicale et dit clairement que ce type d'avion ne devrait être utilisé comme avion de combat qu'après avoir subi des modifications considérables. Il se plaint d'un certain nombre de défauts, certains facilement remédiables, comme l'absence de viseur, la faiblesse de l'armement (à la suite d'une pénurie, il semble que les B-339B livrés au N° 71 *Squadron* aient été équipés de deux mitrailleuses de 12,7 mm de capot et de 7,7 mm d'aile au lieu de quatre de 12,7 mm) ou du blindage du pilote. D'autres sont plus importants, comme la faiblesse structurelle de l'avion qui, dans certaines situations de combat, peut s'avérer dangereuse ou rendre le B-339B totalement inefficace; la voilure est particulièrement critiquée, car le plus léger accident peut entraîner le changement total de l'aile à cause du longeron principal qui traverse le fuselage. L'intégration des réservoirs dans la structure de l'aile oblige le changement du demi-plan si un réservoir est atteint par un obus. La liste est trop longue pour citer tous les défauts relevés, et Walter Churchill termine son rapport en disant que : « *En tant qu'avion d'entraînement, l'avion est un vrai délice. Il a l'aisance du Gladiator et il est facile de faire de la voltige à son bord. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas trouvé de vices.* », mais en tant que machine de combat, c'est autre chose. D'ailleurs, l'expérience avec le N° 71 *Squadron* se termine mal avec la destruction d'un des trois Brewster [5].

Malgré ces défauts, le petit chasseur de Brewster marque tout de même des points. Testé à l'AFDU (*Air Fighting Development Unit*) de Northolt, il se comporte plutôt bien face au Hawker Hurricane. Il monte plus vite à 15 000 pieds et en piqué, il distance aisément le Hurricane. Le plus important est qu'il vire plus serré que ce dernier. Mais de toute manière, le sort des ex-Brewster belges est scellé. L'expérience avec le premier *Eagle Squadron* n'ayant pas été concluant et les Buffalo Mk.I anglais (B-339E) n'étant pas destinés à équiper les unités de Grande-Bretagne, ils sont cédés en novembre 1940 à la FAA. Seuls quelques appareils restent un temps sous la responsabilité de la RAF, mais à partir de la fin de 1941, ces avions deviennent des machines d'instruction [6].

La FAA, utilisateur effacé

En fait la FAA n'attend pas le mois de novembre 1940 pour essayer le B-339B. C'est un choix logique, puisque le Brewster est un avion à l'origine destiné à être embarqué. Même si le choix de la FAA s'est porté depuis longtemps sur le Grumman Martlet (Wildcat) [7], l'apport de ces quelques Brewster peut être précieux en soulageant le nombre assez réduit à l'époque de Martlet disponibles. Le AS422 est prêté le 24 juillet 1940 à la RN et essayé par le N° 804 *Squadron* basé à Hatson jusqu'en septembre. Le BB450 est prêté peu de temps après au N° 759 *Squadron* de Yeovilton, qui sert d'escadron école de chasse de la FAA. Mais ces nouveaux arrivants ne trouvent pas une affectation définitive tout de suite.

Il faut attendre janvier 1941 pour voir les B-339B intégrés dans une formation de combat, le N° 805 *Squadron*, qui vient d'être recréé le même mois à Aboukir en Égypte. Cependant, ils ne servent que de chasseurs d'appoint car ils se retrouvent en service aux côtés du Fairey Fulmar. Le N° 805 *Squadron* va devenir la principale unité de première ligne à engager le B-339B, quoique trois avions vont aussi

Un autre B-339, le AS 430, au même endroit et probablement au même moment.
(Collection R.C. Sturtivant)

[5] Probablement le AS430, radié des listes de contrôle le 29 octobre 1940.
[6] Le AS410 devient 3132M, le AS411 2856M, le AS414 2855M, le AS429 2857M et le AS430 2859M.
[7] Les Anglais ont attribué des noms bien à eux, mais les ont changés au début 1944 pour harmoniser leur nomenclature avec celle les Américains. C'est ainsi que le Martlet est devenu Widcat, le Tarpoon, Avenger et le Gannet, Hellcat.

Buffalo belges

Alignement de Brewster Buffalo du N° 805 *Squadron* à Dekheila (Égypte). Au premier plan, probablement le AX815. (Collection R.C. Sturtivant)

servir au sein du N° 885 *Squadron* entre mars et mai 1941, puis deux autres en décembre de la même année. Le N° 885 *Squadron* va mener des essais d'appontage avec les B-339B à bord du HMS *Eagle*, mais sans crosse d'appontage. Les résultats ne sont pas très concluants et il est recommandé que ces avions ne soient utilisés qu'à partir de bases terrestres. Et c'est uniquement à partir de bases terrestres que le « Buffalo » de la FAA va connaître sa courte carrière opérationnelle.

Au printemps 1941, l'activité navale et aérienne connaît un accroissement régulier en Méditerranée, prélude aux combats que vont livrer les Anglais en Grèce et en Crète. Le 6 mars, le N° 805 *Squadron* part renforcer les défenses à Malème en Crète avec trois Buffalo (AS419, 420 et AX814) et 6 Fulmar. Leur rôle consiste à escorter les convois, à faire de la reconnaissance maritime en plus de la défense aérienne locale. Les B-339B sont bien sûr mieux adaptés à cette dernière mission que les Fulmar.

Les B-339B donnent cependant des petits soucis. Le *Lieutenant Commander* Black, commandant le N° 805 *Squadron* se souvient [8] :

« Le Buffalo était vraiment agréable à piloter, très manœuvrable comparé au Fulmar. Cela aurait fait un excellent chasseur, mais les mitrailleuses ne pouvaient pas être utilisées car les extrémités des câbles électriques qui faisaient partie de l'interrupteur du train nous ont lâchés et nous manquions de pièces détachées. À aucun moment je n'ai demandé à ce que les Buffalo soient remplacés par des Sea Gladiator, mais je me souviens qu'à la lumière de l'inefficacité des Fulmar face aux CR.42, j'ai demandé que des Sea Gladiator soient envoyés à Malème pour renforcer le N° 805 Squadron *si leur présence n'était pas indispensable ailleurs. »*

Le 19 mars 1941, dix S.79 des 34° et 92° *Gruppi* venant de Rhodes escortés par cinq Fiat CR.42 de la 162ª *Squadriglia* tentent d'attaquer des navires mouillant dans la baie de Suda. Ils sont interceptés par trois Fulmar et un Buffalo (AS419) piloté par le *Lieutenant* R.A. Brabner, un député élu en 1939 au parlement britannique. Cependant, le moteur montrant quelques signes de fatigue, Brabner doit se résoudre à faire demi-tour et capote lors de son atterrissage. Si l'avion est irréparable, Brabner s'en sort heureusement indemne.

Il semble que les B-339B n'aient pas été davantage utilisés en opérations après cette date, à cause des problèmes techniques cités plus haut. Dans l'ordre de bataille du 5 avril 1941, seuls les Fulmar et Sea Gladiator apparaissent dans l'effectif du N° 805 *Squadron*. Il semble que les deux derniers B-339B aient été cloués définitivement au sol par la suite, et n'ont donc pas participé aux missions de défense de l'île de Crète. Les Allemands retrouveront les épaves des deux B-339B à Malème, moteurs et hélices démontés. De toute manière, le N° 805 *Squadron* est rapatrié sur Dekheila, près d'Alexandrie, le 19 mai 1941 avant l'assaut.

L'unité reprend des activités plus routinières en exécutant des escortes de convois longeant la côte nord-africaine. Les B-339B y participent et un premier accident intervient le 11 juin 1941 quand le AX817 est détruit à Dekheila. Son pilote, le *Sub Lieutenant* J.B. Musson est tué. Quelques jours plus tard, au cours d'une patrouille, le AX813 est surpris et abattu le 17 juin 1941, par un Bf 109 de la JG 27 au nord-ouest de Sidi Barrani. Le *Lieutenant* Kenneth L. Keith est fait prisonnier, mais succombe à ses blessures neuf jours plus tard. C'est probablement l'*Oberfeldwebel* Hermann Förster de la 2./JG 27 qui est le pilote victorieux, car il revendique un chasseur « Brewster » cette journée-là. C'est le seul combat aérien connu auquel les B-339B ont participé.

Cet avion fait partie des 18 B-339B (au moins) qui ont pris le chemin de l'Égypte en 1941. En août 1941, le N° 805 *Squadron* termine sa transformation sur Martlet Mk.I et les dernier B-339B quittent l'escadron en septembre. À partir de là, ils sont exclusivement utilisés comme avions d'entraînement. Au regard des réformes connues (AS420, AX810, AX814), il semble qu'ils disparaissent peu à peu des inventaires à partir du printemps 1942, mais la date exacte de leur dernière utilisation n'est pas connue avec exactitude. En tout état de cause, au moins cinq des B-339B du Moyen-Orient sont retournés à la RAF en avril 1945 (AX811, 815, 816, 818, 820). Mais ce ne doit être

Le B-339B AS420 du N° 805 *Squadron* dans une alvéole à Dekheila. (Fleet Air Ar Museum, via R.C. Sturtivant)

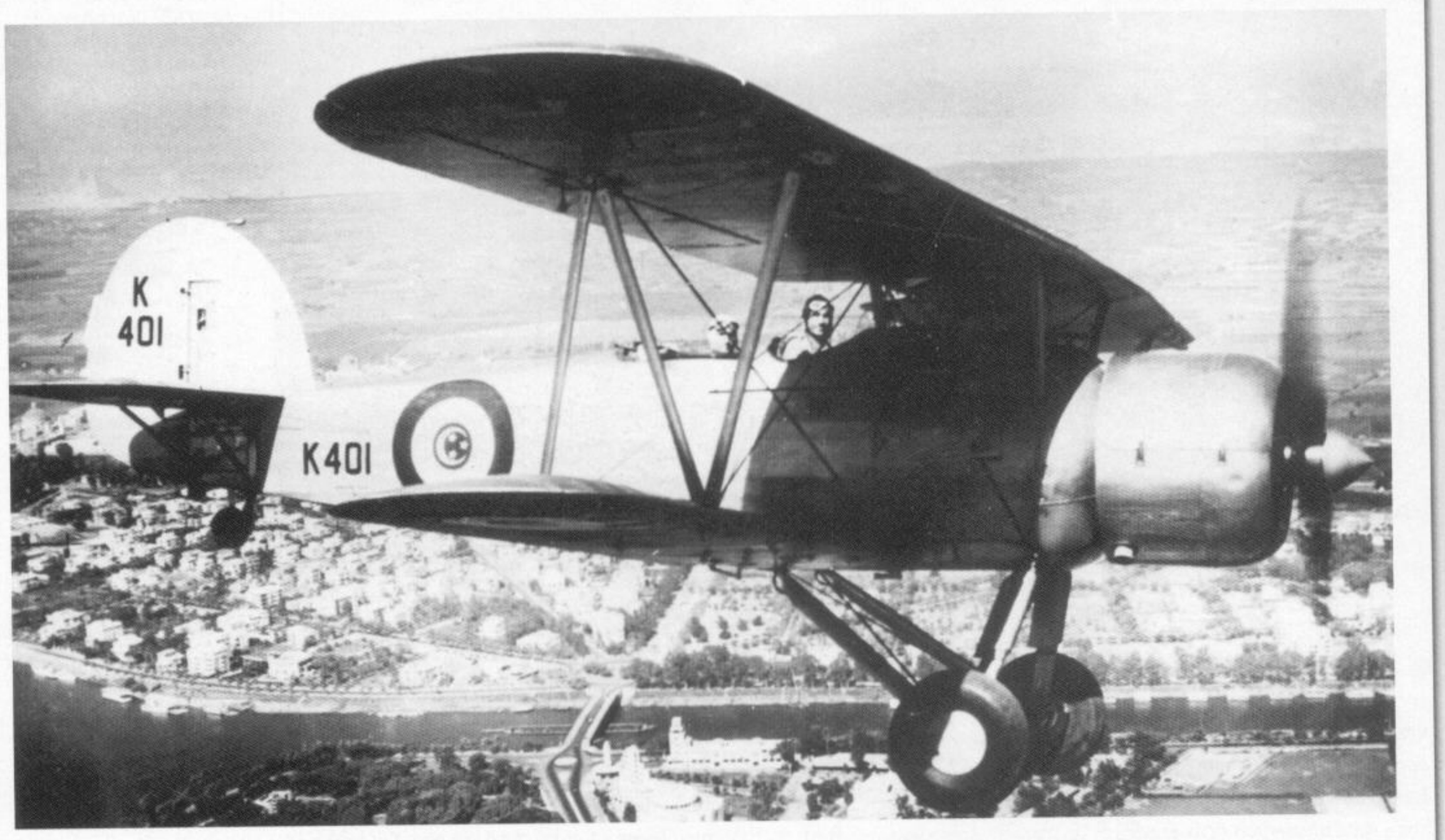
[8] *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete* – C.Shores et al – Grub Street, 1987.

La fin d'un B-339B de la Fleet Air Air, le AS415 accidenté à Dekheila. L'appareil ne sera officiellement radié des contrôles qu'en avril 1945.
(Fleet Air Ar Museum, via R.C. Sturtivant)

vraisemblablement qu'un transfert administratif et ces appareils sont radiés dans les jours qui suivent.
Les avions restés en Grande-Bretagne, soit une douzaine, vont, pendant environ deux années et de manière épisodique, servir d'avions de complément dans des unités de seconde ligne, comme le N° 760 *Squadron*, ou dans des escadrons opérationnels comme le N° 804 *Squadron*. Dans ce dernier cas, il s'agit de maintenir le niveau de compétence des pilotes fraîchement débarqués. Il semble que ce soit au début du printemps 1942 que le glas ait sonné pour les B-339B en général. En plus de ceux qui se trouvent en Égypte, certains de ceux qui sont restés en métropole au sein de la FAA sont envoyés dans les écoles de mécaniciens. C'est le cas des AS417, AS426 et AS427 qui deviennent respectivement les cellules d'entraînement au sol A37, A39 et A38. Ce retrait est peut-être à lier au fait que l'effectif des Buffalo Mk.I (B-339 E) de la RAF en Extrême-Orient a fondu, car ils se sont fait tailler en pièces par les Japonais au cours des semaines précédentes. Seuls quelques survivants existent encore à cette époque. Acheter des pièces détachées pour maintenir en vol un petit nombre de machines ne s'imposait peut-être plus d'un point de vue purement économique, la FAA ne pouvant pas compter sur une aide de la RAF dans ce domaine.
L'histoire et la carrière des B-339B, construits pour la Belgique, s'arrêtent donc là, mais à la lumière des événements, a-t-elle vraiment jamais commencé ?

Brewster B-339B (NX90B)
Dartmouth (Halifax)
Juin 1940.

© P-A. Tilley, 2002



Ci-dessus :
le K401 était le premier Audax Mk. VI construit par Avro pour l'Égypte.
Ce modèle était équipé d'un moteur Panther VIA.
Le 401 appartenait à l'école d'Almaza en 1939.
(Photo IH. Gazerine)

Page opposée :
le général de brigade Abd el-Wahab Pacha, commandant de la REAF, au retour d'un vol d'entraînement.
Malgré sa persévérance, cet ancien officier de l'armée de Terre n'a jamais pu recevoir son brevet de pilote.
(Photo EAF)

L'histoire de l'aviation militaire égyptienne commence réellement en avril 1937, lorsque l'Egyptian Army Air Force, sous contrôle britannique, devient la Royal Egyptian Air Force (REAF), sous commandement intégral égyptien. Cette démarche relève de la volonté de la Grande-Bretagne d'entretenir des relations amicales avec les pays du Moyen-Orient, au moment où les menaces de l'Italie fasciste se font jour sur le continent africain. Dès le départ, l'efficacité de la REAF va souffrir de l'influence pesante de la politique, une situation qui durera jusqu'à ces dernières années.

Les effectifs s'élèvent à un total de 71 appareils de toute nature, dont 24 Hawker Audax Mk.VI et Mk.X et 21 Avro 626, qui sont à peu près les seuls à présenter un quelconque potentiel militaire. Avec si peu d'avions et une cinquantaine de pilotes, le rôle de la REAF va se limiter à la surveillance aérienne, la chasse aux trafiquants de drogue et le guidage des aviateurs civils étrangers à travers le désert.

L'expansion de la REAF

La crise de Münich va inciter le gouvernement britannique à favoriser l'essor de l'aviation militaire égyptienne, car celle-ci se trouve sous la menace directe de la puissante Regia Aeronautica, installée de l'autre côté de la frontière commune avec la Libye. De nouvelles recrues sont envoyées dans les écoles de la RAF en Inde ou en Angleterre, de nouveaux terrains sont construits sur tout le territoire et les premières livraisons de matériel moderne commencent à arriver.
Le N° 1 *Squadron* est transformé sur Lysander, dont 18 exemplaires sont pris en compte début 1939, tandis qu'à Dakheila, le N° 2 *Squadron* reçoit 9 des 32 Gladiator parvenus en Égypte (sans pièces détachées). En janvier 1940, un nouveau escadron, le N° 5, est formé à Dekheila sur Gladiator.
Dans le même temps est créé le premier régiment de DCA, chargé de protéger les sites sensibles, comme la base navale d'Alexandrie, Le Caire, les installations pétrolières de Port Saïd, le canal de Suez et la base avancée de Mersa Matruh.

La « Drôle de Guerre »

La guerre qui éclate en Europe en septembre 1939 ne concerne pas directement l'Égypte dans la mesure où

LES FILS D'HORUS

LA ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

(PREMIÈRE PARTIE)

Pays neutre, mais allié de la Grande-Bretagne, l'Égypte occupe une position très ambiguë sur l'échiquier du Moyen-Orient.
En fait, elle percevra la guerre comme une opportunité de se défaire du joug colonial.

Dr David Nicolle

l'Italie ne semble pas décidée à entrer dans le conflit. C'est aussi bien ainsi, car avec seulement trois escadrons opérationnels (un de chasse, un de coopération et un de communication), la REAF serait incapable de faire face à une invasion massive. Dès le début des hostilités, appliquant l'accord de défense aérienne anglo-égyptien, toutes les unités sont mises sur le pied de guerre. Bien que l'Italie ne soit pas en guerre, les Britanniques craignent surtout un raid motorisé italien venu de l'oasis de Koufra, au sud, qui viserait à couper l'Égypte du Soudan en occupant les rives du Nil entre Assouan et Wadi Halfa.

Le quartier général de la REAF est établi à Abbasiyah, dans la banlieue du Caire, et les unités opérationnelles réparties entre Almaza et Suez. Il n'est pas nécessaire d'être un grand stratège pour comprendre que si des combats viennent à être livrés dans la région, ils seront limités géographiquement à trois zones :

– au nord, une bande de 100 km de large entre la Méditerranée et la dépression de Qattara, totalement infranchissable par des véhicules;

– au centre, entre la dépression de Qattara et le désert de Libye, une zone gardée à l'ouest par l'oasis de Sioua;

Un Miles Magister (L207) survolant Le Caire. Quarante-quatre exemplaires furent cédés à l'Égypte en 1938 et les derniers étaient encore en service à la fin des années quarante. (Collection de l'auteur)

– au sud, une trouée aux confins libyques, offrant un passage entre Koufra et la haute vallée du Nil, qu'emprunteront fréquemment par la suite les célèbres « Rats du désert », le *Long Range Desert Group*.

Tout danger immédiat étant écarté, la REAF retourne à ses occupations de temps de paix et met à profit cette période pour poursuivre son expansion et former de nouveaux pilotes. L'école d'Almaza, ouverte dès 1936, augmente ses cadences en prévision de la livraison de nouveaux appareils.

Des déficiences manifestes

Début 1940, le N° 3 *Squadron* reçoit deux Avro Anson et deux Percival Q.6, qui formeront bientôt le *Royal Flight*. Alors que des Bristol Blenheim ont été promis pour rééquiper le N° 4 *Squadron*, l'ambitieux programme d'expansion de la REAF connaît quelques à-coups. Le premier est le rappel en Europe du conseiller britannique, le *Group Captain* Hubert Tait [1], la veille de l'offensive allemande. L'école d'Almaza tourne au ralenti en raison de problèmes techniques sur ses Miles Magister et Hawker Hart. Un manque évident de coopération de la part des autorités civiles place souvent dans l'embarras le nouveau chef de la REAF, le général de brigade Abd el-Wahab.

[1] Le *Group Captain* Hubert Tait commandait l'Egyptian Army Air Force avant avril 1937 et son passage sous l'autorité de l'armée égyptienne. Il était toutefois resté comme conseiller militaire.

Enfin, la REAF souffre d'une pénurie générale de rechanges, la RAF ayant tendance à se servir en premier, ce qui, dans les circonstances du moment, est bien compréhensible.

Les compliments adressés au N° 1 *Squadron* pour sa coopération efficace avec les armées anglaises, indiennes et égyptiennes ne parviennent pourtant pas à masquer les insuffisances de la REAF, qui commencent à émousser le moral des aviateurs égyptiens. Vis-à-vis de leurs alliés, les Britanniques ne manifestent aucun état d'âme, comme le montre un rapport du *Foreign Office* daté du 15 décembre 1939 :

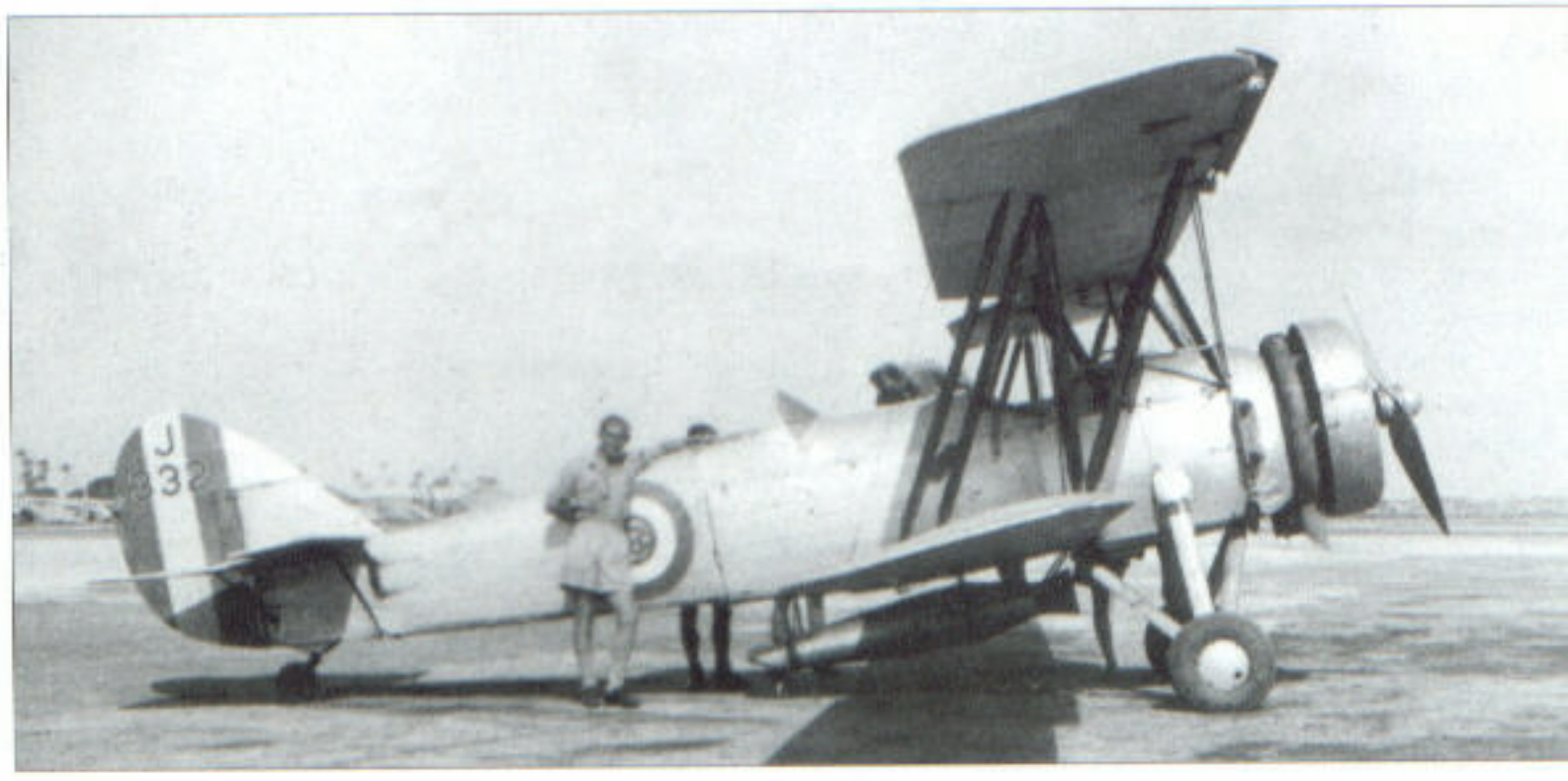
« Ce n'est pas de notre intérêt que l'armée égyptienne parvienne au maximum d'efficacité dans l'entraînement et l'équipement. L'inaptitude des hauts gradés égyptiens ou la détoriation de matériel militaire dû à un mauvais commandement ne doit pas nous faire perdre le sommeil. Aussi longtemps que nous pourrons honnêtement en faire endosser la responsabilité aux Égyptiens, ces déficiences ne nous sont pas préjudiciables à long terme ».

L'offensive italienne

Le 10 juin 1940, l'entrée en guerre de l'Italie modifie de manière radicale la situation stratégique en Méditerranée. Elle plonge la classe politique égyptienne dans la confusion la plus totale. Les députés décident que le pays devra se défendre s'il est attaqué, mais la motion comportant la déclaration de guerre à l'Italie est torpillée par le parti ultra-nationaliste de Sa'ad Zaghul, entraînant la chute du gouvernement.

L'Égypte se retrouve ainsi dans une position peu claire, avec d'un côté une classe politique neutre, voire hostile à la Grande-Bretagne, et, de l'autre, une armée qui fait son possible pour coopérer avec les Alliés. Entre le mois d'août et de septembre 1940, les unités de l'armée égyptienne sont incorporées au plan de défense du Désert Occidental. Le centre de guet aérien, initialement installé dans l'oasis de Sioua, mais qui suivra les fluctuations du front, travaillera jusqu'à la fin de la campagne au profit de la RAF.

Le 13 septembre 1940, l'armée italienne franchit la frontière et pénètre en Égypte, occupant Sidi Barani.



Vers la fin de la guerre, les derniers Avro 626 reçurent un nouvel entoilage recouvert d'un vernis argenté. Le J332, que l'on voit ici, est équipé d'un épandeur de DDT pour lutter contre la malaria en Haute-Égypte. (Photo S.M. Coates)

Tout le système de défense sur la côte est réorganisé. La protection d'Alexandrie, du delta du Nil et de la zone du canal est placée sous la responsabilité du 225 *Fighter Wing*. Bien que composée en majeure partie d'escadrons de la RAF et du Commonwealth, cette unité incorpore également les deux *Squadrons* de la REAF sur Gladiator, le N° 2 qui s'installe au Caire et le N° 5 qui prend ses quartiers à Suez. Ces deux escadrons sont placés sous l'autorité directe du N° 80 RAF *Squadron*.

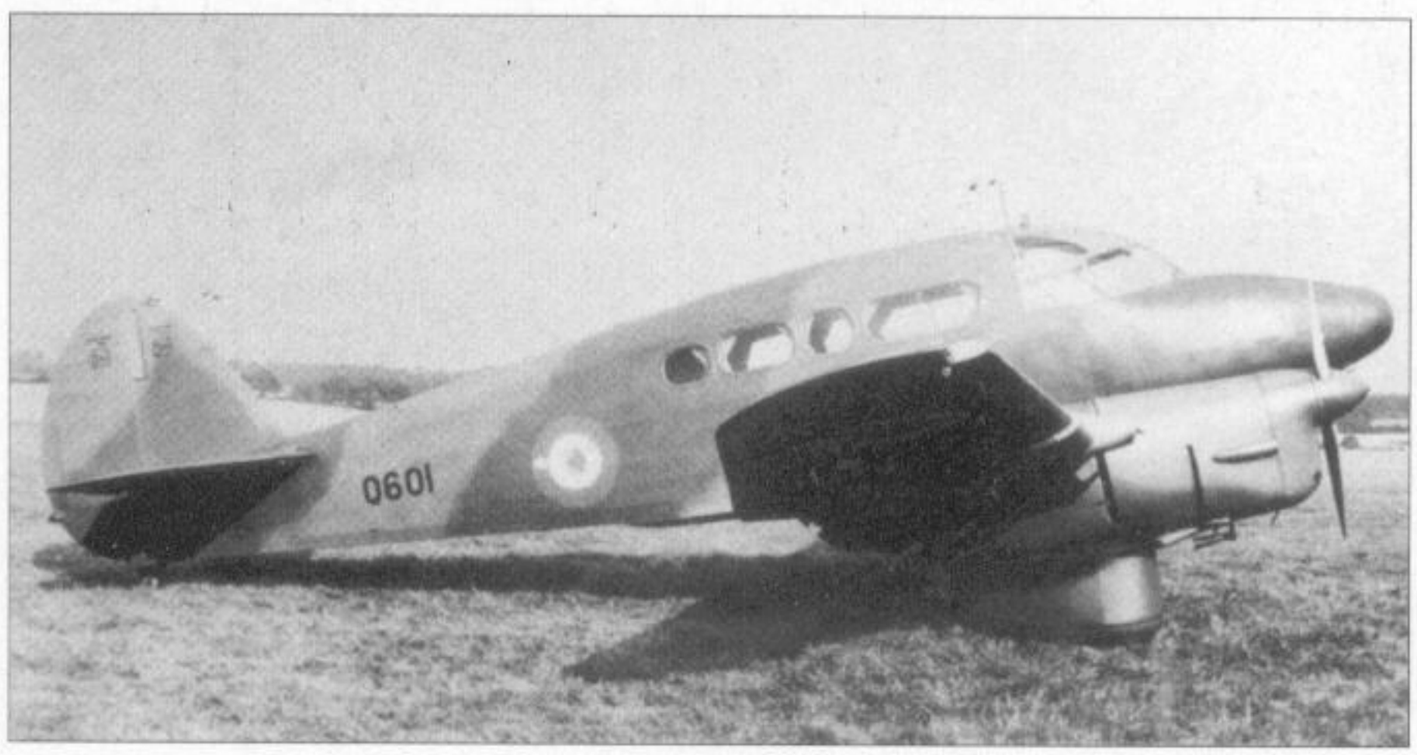
Les Italiens déclenchent un raid massif contre le canal de Suez le 28 novembre, mais les Gladiator ne peuvent entrer en contact avec l'ennemi. Les pilotes du N° 5 *Squadron*, qui ne comptent que 150 heures de vol en moyenne, ont certes une expérience insuffisante, mais leurs chances de rattrapper un S.79 en vol sont encore bien plus faibles.

Bien que la protection des points névralgiques de la côte reçoive la plus haute priorité, la REAF est également présente dans l'Ouest du pays, en particulier autour de l'oasis de Sioua. Six Lysander du N° 1 *Squadron* sont basés à Daba'a sous les ordres du *Flight Lieutenant* Salih Muhammad Salih (avec le *Squadron Leader* V.A. Pope comme conseiller). Ils assurent les liaisons entre un détachement de l'*Egyptian Frontier Force* et la brigade mobile du Prince Isma'il Da'ud. Cette dernière sera engagée dans quelques brèves escarmouches avec les troupes italiennes, faisant même quelques prisonniers.

Missions de guerre

Jusque là, le gouvernement « neutre » a fermé les yeux sur les agissements de la REAF, d'autant que le général Abd el-Wahab a fait passer les missions de guerre pour des vols d'entraînement. Bien entendu, personne n'est dupe. Toutefois, fin 1940, le général Abd el-Wahab présente sa démission, non pour des raisons politiques, mais parce qu'il ne parvient pas à s'entendre avec le nouveau chef d'état-major de l'armée. Il est remplacé par le colonel Ali Mu'afi, un autre « biffin ».

Le 8 février 1941, le général Erwin Rommel débarque avec son *Afrika Korps* à Tripoli et l'Italie achève la conquête de la Somalie britannique. Les raids sur Suez s'intensifient et les Italiens mènent une intense campagne de minage du canal. La situation de la REAF devient critique. Le N° 1 *Squadron* manque de rechanges pour ses Lysander et il doit confier une partie de ses missions à deux Anson et deux Avro 652 du N° 3 *Squadron* basé à Almaza. Cependant, la pénurie en personnel navigant est si sévère que des pilotes du N° 4 *Squadron* doivent être formés pour participer aux patrouilles sur Anson. Un de ces appareils sera perdu, avec tout son équipage, lors d'une mission de protection de convois maritimes en mer Rouge; perdu dans le brouillard, l'Anson s'écrasera au sol. Les Lysander ne se privent pas d'attaquer les sous-marins italiens en mer Rouge dès qu'ils le peuvent.



Les raids italiens, venus d'Érytrée ou de Libye, augmentent en intensité et le minage des eaux du golfe de Suez fait courir un grave danger au trafic maritime allié, à tel point que le Président Roosevelt décide de fermer la région aux convois américains. Suez est bombardé cinq fois en octobre et novembre 1941 et les Gladiator de

En haut :
le *Flight Lieutenant* Mohammed Ibrahim Abou Rabia et ses pilotes du N° 2 *Squadron* défilent devant leurs Gladiator Mk. I sur l'aérodrome de Suez, le 14 juin 1940.
On note que l'appareil du milieu (L8028) qui lui a été alloué par la RAF.
(Imperial War Museum)

Ci-dessus :
le Lysander Y509 sur un terrain de la zone du canal utilisé par le N° 1 *Squadron* avant la guerre pour des exercices en commun avec la RAF.
(Collection de l'auteur)

Ci-contre :
l'un des deux Percival Q6 achetés en 1944 pour le *Royal Flight* de la REAF.
Ces appareils venaient régulièrement en Grande-Bretagne et le Q601 a été photographié à Southend en 1945.
(Collection de l'auteur)

la REAF n'ont pu s'opposer à ces attaques. Au moins un pilote, Abd el-Hamid Abou Zaid, sera proposé pour une décoration pour ses efforts méritoires; il n'obtiendra aucune victoire, mais peindra six silhouettes rouges de Gladiator – une pour chaque occasion – sur les flancs du Spitfire qu'il pilotera contre les Israéliens pendant la guerre de 1948.

Malgré la débâcle italienne en Érytrée, toute menace contre Suez n'est pas écartée. La responsabilité de la zone du canal est partagée entre un *Squadron* de Gladiator égyptiens (le jour) et la RAF (la nuit). Le second *Squadron* de Gladiator assure la protection du Caire.

Fin 1941, la REAF reçoit ses quatre premiers Hawker Hurricane. Sept Hurricane Mk. I permettent de créer le N° 6 *Squadron* chargé de la défense nocturne du Caire. Début 1942, cette unité assure également la protection d'Alexandrie. Elle perd un appareil le 29 juillet 1942 et reste opérationnelle jusqu'en janvier 1943.

L'affaire el-Masri

En septembre 1942 se produit un incident, mineur sur le plan stratégique, mais qui va connaître d'importantes répercussions en Égypte. Une force d'intervention rapide italienne capture par surprise l'oasis de Sioua. Or, à cette époque, la défense de l'oasis n'est plus sous la responsabilité des troupes égyptiennes, mais sous celle des troupes britanniques. Le revers militaire est certes de faible ampleur, mais le fait que les troupes égyptiennes avaient toujours défendu cette oasis avec succès était un élément de grande fierté pour les Égyptiens. Le coup que porte dans le pays la chute de Sioua au prestige des forces britanniques est hors de proportion par rapport à la portée stratégique de l'événement.

Les rapports anglo-égyptiens avaient déjà commencé à se dégrader dès le mois d'août 1940 avec l'affaire el-Masri. Winston Churchill, à l'instigation de son ambasseur au Caire, Sir Miles Lampson, avait exigé le départ du général Aziz Ali el-Masri du poste d'inspecteur général des forces armées égyptiennes. Les Britanniques questionnaient fortement sa loyauté envers leurs intérêts. Si el-Masri n'a jamais caché son patriotisme anti-colonial, il n'a jamais caché non plus sa profonde antipathie pour l'Axe. Cependant, le général el-Masri fait figure de héros national en Égypte. Il a combattu contre les Italiens pendant la conquête de Libye en 1912-13. Commandant d'une batterie de mitrailleuses, il a revendiqué la première victoire contre un avion de l'histoire – un monoplan Nieuport, piloté par le *Capitano* Riccardo Moizo, le 10 septembre 1912.

La manière cavalière dont le vieux général a été congédié a écœuré même ses plus farouches détracteurs. Or, après près d'un an de silence, le voilà qui réapparaît sur le devant de la scène. En mai 1941, il tente de gagner la Syrie, territoire contrôlé par l'administration de Vichy, avec l'aide de deux pilotes de la REAF : les *Pilot Officers* Hussain Zulfica Sabri (membre du mouvement de libération nationale de Gamal Adl el-Nasser, qui terminera sa carrière comme ambassadeur en Suisse) et Munaim Adb el-Ra'uf (qui sera par la suite impliqué dans une tentative d'assassinat de Nasser). Après un rendez-vous manqué avec un avion allemand à Jabal Ruzzah, ils décollent à bord d'un Anson de la REAF depuis Almaza, mais sont presque aussitôt forcés d'atterrir dans un champ de coton du delta. Selon certaines informations, l'un des moteurs aurait été saboté.

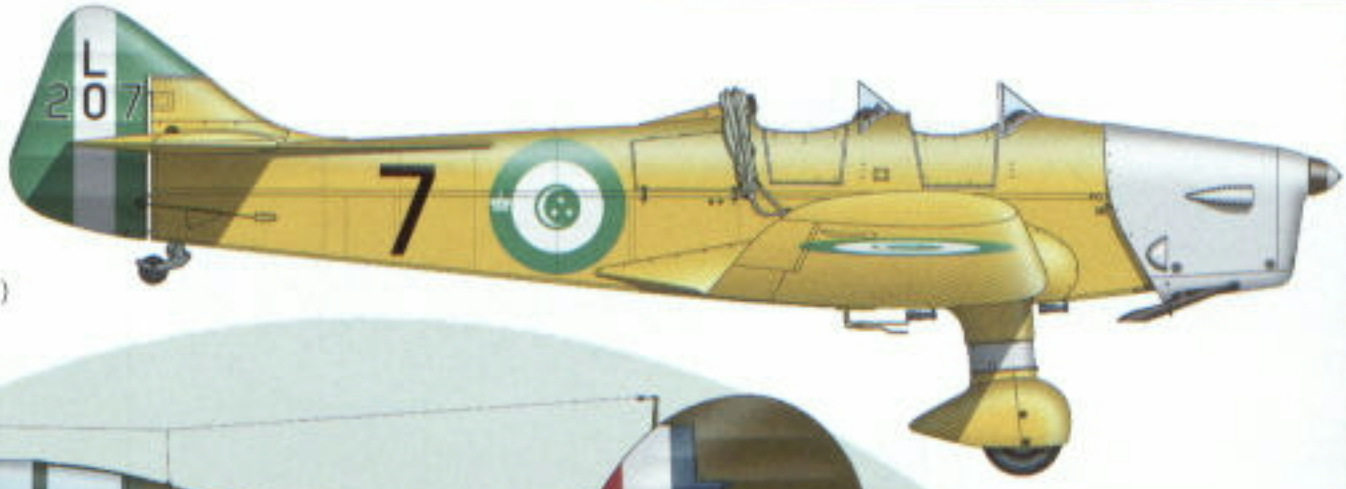
Traduit en justice, le général el-Masri se défend en assurant qu'il était en mission secrète pour le colonel Thornhill du *British Military Intelligence*, un argument que même le paranoïaque Sir Miles Lampson estime recevable.

De la subversion à la désertion

Sur le terrain, la situation se détériore. Rommel est aux portes de l'Égypte et de nombreux Britanniques, tant civils et militaires, pensent qu'il ne tardera pas à

Ci-dessus :
le terminus de l'échappée du général el-Masri. Son Avro Anson (W205) du N° 3 *Squadron* a achevé son voyage dans un champ de coton du delta peu après avoir décollé. Selon certaines informations, les pompes a huile avaient été sabotées. (Photo A.R. Zarki)

Ci-contre :
le seul et unique exemplaire du Westland Wessex Mk. IV (W202) acheté pour remplacer l'Avro Ten détruit dans un accident. L'appareil volera jusque vers la fin de l'année 1942, quand le manque de rechanges le clouera définitivement au sol. (Collection de l'auteur)

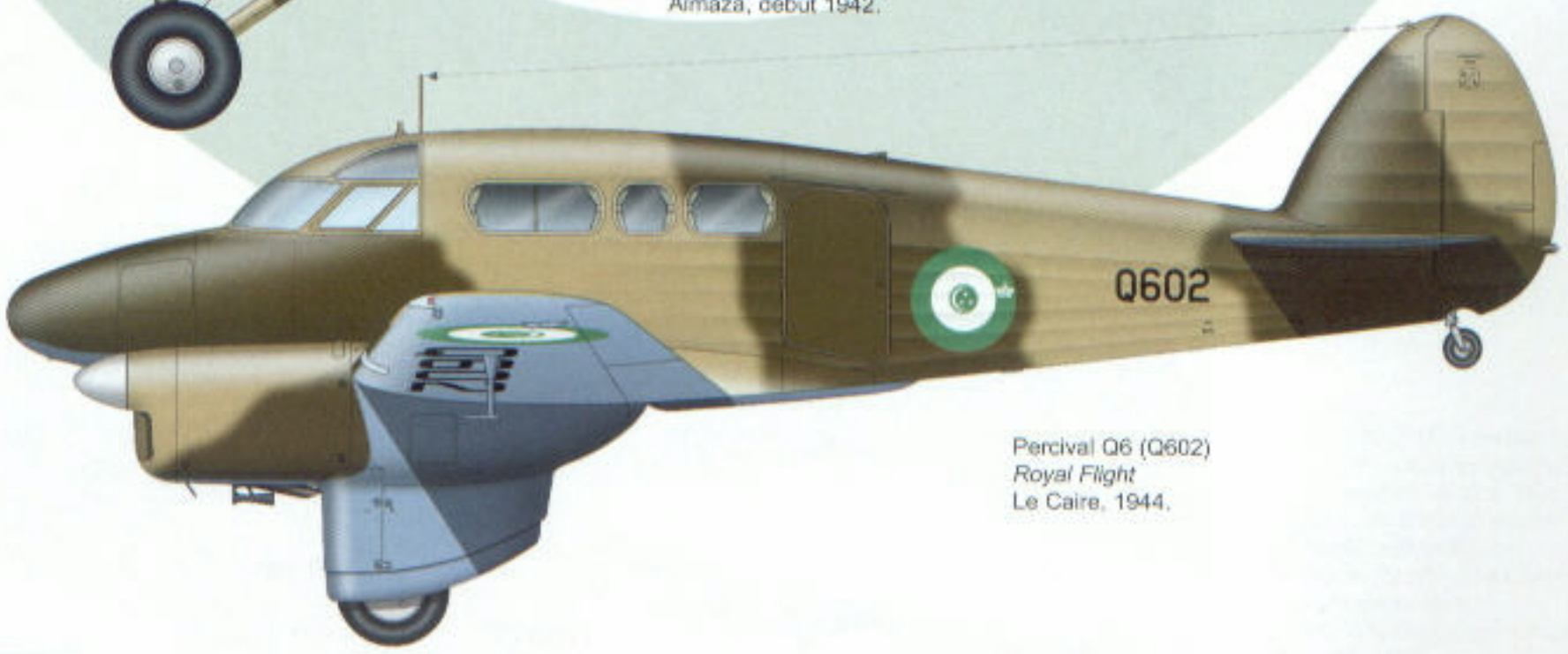


Miles M14A Magister (L207)
Le Caire, 1942.

Gloster Gladiator Mk. I (L8028)
N° 2 *Squadron*
Suez (Shallufa), juin 1940.

Gloster Gladiator Mk. II (L9036)
Flight Lieutenant Mohammed Abou Zaid
N° 5 *Squadron*
Suez, début 1942.

Hawker Audax Mk. X (K509)
Flight Lieutenant Mustapha Maher
N° 4 *Squadron*
Almaza, début 1942.



Percival Q6 (Q602)
Royal Flight
Le Caire, 1944.

© P-A. Tilley, 2002

Une rare photo montrant un Hurricane Mk. I de la REAF. Celui-ci, équipé d'un filtre tropical et appartenant au N° 6 *Squadron*, survole le barrage Mohammed Ali sur le Nil. (Collection de l'auteur)

Appareils cédés à la REAF par la RAF avant 1943

Avro Anson Mk. I	2
Avro 626	16
Avro Commodore	1
de Havilland Moth	1
Gloster Gladiator	29
Hawker Audax	10
Hawker Hart	20
Hawker Hurricane Mk. I	5
Miles Magister	34
Percival Q6	1
Westland Lysander	14
Westland Wessex	1

se baigner dans les eaux du Nil. La peur et la confusion qui règnent à l'ambassade de Grande-Bretagne indiquent à certains cadres égyptiens qu'il est temps de sauver leur pays du prévisible effondrement de l'Empire britannique. Parmi ceux-ci se trouve un jeune officier du nom de Anouar el-Sadate.

Depuis longtemps, il existe une sorte d'organisation secrète recrutant ses membres avec l'aval de l'entourage du roi Farouk. Comme le craignent les services britanniques, bien qu'étant rétifs à une alliance avec l'Axe, ces « éléments subversifs » n'excluent pas un appui circonstanciel pour parvenir à libérer leur pays du joug colonial britannique. Parmi les membres actifs ou sympathisants de l'organisation secrète se trouvent de nombreux officiers de la Royal Egyptian Air Force.

Un jour de 1942, le *Flight Lieutenant* Fred Weston de la RAF est affecté comme superviseur au *Royal Flight*. Il y fait la connaissance du commandant de l'unité, le *Flight Lieutenant* Hakki Harun, un activiste bien connu des services secrets britaniques et qui ne s'en cache pas. Weston comprend très vite qu'il n'est pas le bienvenu, car au début, Hakki Harun évite soigneusement de faire appel à ses services. Toutefois, comme il a une peur viscérale du roi Farouk et qu'il est terrifié à l'idée de devoir lui annoncer que son avion est indisponible, il finira par demander l'assistance de l'officier britannique. Les services secrets britanniques sont sur le qui-vive et leurs craintes sont renforcées par la désertion de deux pilotes égyptiens en juillet 1942. Anouar el-Sadate, alors jeune et fougueux officier, est impliqué dans une affaire rocambolesque avec quatre pilotes de la REAF. Ceux-ci ont préparé l'ébauche d'un « traité » qu'ils se proposent de faire ratifier par les Allemands

Ci-dessous :
Mohammed Abou Zaid (debout, en blanc) avec ses compagnons du N° 5 *Squadron* devant l'un de leurs Gladiator Mk. II (L9036), probablement début 1942. Abou Zaid a effectué seize vols à bord de cet appareil, dont quelques patrouilles défensives. (Photo Abou Zaid)

en prévision de l'imminente conquête de l'Égypte par Rommel. Les pilotes sont disposés à offrir aux Allemands, comme gage de leur bonne foi, des photos aériennes des positions britanniques en Égypte qu'ils ont prises avec leur propre appareil photo au cours d'anodins vols d'entraînement. Le tout est confié au *Pilot Officer* Ahmad Saudi Hussein qui, à bord d'un Gladiator, franchit les lignes allemandes le 7 juillet 1942. À 7h02 au-dessus de Daba'a, le Gladiator est intercepté par deux Bf 109 du I./JG 27 et descendu en flammes par l'*Oberleutnant* Stahlschmidt ! Apparemment, les signaux de reconnaissance n'ont pas bien fonctionné...

Un second pilote, le *Warrant Officer* Mohammed Ridouan Salim, réussira à atteindre les lignes allemandes le lendemain à bord d'un autre Gladiator. Capturé en 1945 par les Alliés en Allemagne, il sera rapatrié en Égypte pour y être jugé. Aucun de ces « conjurés » ne figurait sur les listes dressées par les services de renseignements britanniques, ce qui en dit long sur leur efficacité !

L'existence de la REAF menacée

Une fois informé de ces faits, le gouvernement interdit tout vol et fait même démonter les magnétos pour éviter les tentations. L'état-major de la REAF offre même de céder ses installations d'Almaza à la RAF. La déception est si grande que le gouvernement envisage de dissoudre purement et simplement la Royal Egyptian Air Force. Pour la petite histoire, Anouar el-Sadate et un pilote de la REAF seront arrêtés et emprisonnés pour leur implication dans un réseau d'espionnage à la solde des Allemands. Rappelons pour ceux qui l'auraient oublié que Sadate deviendra président de l'État égyptien en 1970, succédant à Gamal Abd el-Nasser; il sera assassiné en 1981.

Une fois la colère retombée, les Britanniques se laissent aller à complimenter la REAF dans son ensemble pour avoir su garder son calme dans ces moments difficiles. La RAF s'oppose fermement à toute sanction globale contre l'aviation égyptienne, persuadée que ces agissements ne sont l'œuvre que de quelques individus. En effet, ces incidents ont créé un sentiment de honte au sein de la REAF et même les membres de l'organisation secrète estiment que les déserteurs ont poussé le bouchon un peu loin. Le colonel Ali Mu'afi assume ses responsabilités et démissionne. Il est remplacé à la tête de la REAF par un autre colonel de l'armée de Terre, Husni Tahir, l'aviation n'ayant pas d'officier supérieur pour pourvoir le poste à cette époque.

Abd el-Wahab et Ali Mu'afi seront décorés de l'ordre de *Commander of the British Empire* en 1943. Cependant, la crise de l'été 1942 a profondément marqué les esprits et reste encore aujourd'hui un sujet sensible. De nombreux documents britanniques sont toujours classifiés.

Suite et fin de l'article au prochain numéro

Ci-dessus :
l'*Air Chief-Marshal* Longmore de la RAF se fait présenter par le général Abd el-Wahad, commandant la REAF, les pilotes de Gladiator du N° 2 *Squadron* à Suez, le 14 juin 1940.
(Imperial War Museum)

Ci-dessous :
un Westland Wapiti (KR-1011) de la N° 4 *Flying Training School* de la RAF à Abou-Soueir accidenté par un jeune élève.
(Collection de l'auteur)

En bas :
ce Hawker Hart, portant toujours un *serial* britannique, était encore en service en 1943.
(Collection de l'auteur)

REÇU 5 SUR 5

Souscription

Arnaud Gillet, auteur de *Bétheniville* (livre que nous avions chroniqué dans le n° 10) lance une nouvelle souscription pour un ouvrage intitulé *Les Victoires de l'Aviation de Chasse Française 10-14.05.40*.
Il comportera plus de 150 pages, avec photos, cartes et index et est offert en souscription jusqu'au 31 décembre 2002 au prix de 30 euros + 5 euros de port, au lieu de 35 euros + port.

Vous pouvez adresser vos souscriptions avec un chèque à :
Arnaud Gillet – 58, rue du Neuf-Bourg – 51490 Bétheniville.

Deux grandes figures de l'armée de l'Air nous ont quittés :
– le général de brigade aérienne Léon Cuffaut, le 18 septembre;
– Jacques Remlinger, le 10 octobre 2002.

Retour sur une bien triste journée

Je tiens à vous remercier d'avoir publié l'article de Nicola Malizia concernant cet événement volontairement occulté, à savoir le lynchage de Giuseppe Goracci. Professeur d'histoire et « spécialiste » des questions militaires italiennes, je ne peux que me féliciter de votre audace. Je parle effectivement d'audace car l'expérience m'a montré, notamment lors de mes études universitaires, que toute vérité n'est pas bonne à dire dans notre beau pays, plus encore lorsque nos cousins transalpins sont les protagonistes.
Pour en revenir à l'épisode décrit par M. Malizia, certaines sources parlent, en plus de Goracci, de deux autres pilotes italiens tués par des civils français lors du raid du 15 juin (Colombo et Parmiggiani, tous deux pilotes de Fiat CR.42). Selon mes recherches, le premier d'entre eux aurait été tué à coups de rames par des pêcheurs varois mais la certitude n'est pas absolue; le second aurait été tué par des gendarmes alors qu'il regagnait la plage à la nage. Dans tous les cas, le général Santoro et l'« as » Giuseppe Gorrini (qui combattit le fameux 15 juin 1940) mentionnent les faits dans leurs mémoires. Mais ne nous méprenons pas. Comme souligné dans l'article, il ne sagit ici que de relater un fait réel afin qu'il ne soit pas oublié et que rien, absolument rien n'excuse, mais certes pas de montrer du doigt les Français. Ce geste atroce s'est répété bien souvent sur de nombreux théâtres d'opérations, mettant ainsi en exergue le caractère insondable de certains comportements humains.

David Zambon (Alpes Maritimes)

Un dinosaure peut en cacher un autre

Que venait faire ce gigantesque monomoteur d'un autre âge dans l'inventaire d'une USAF triomphante alors que l'avenir appartenait aux avions à réaction ?
Il s'agit évidemment du Skyraider, encore utilisé au Viêt Nam vers la fin des années soixante !
Mais il ne viendrait à l'idée de personne de dénigrer cet appareil comme vous l'avez fait pour le Do 335 (qui soit dit en passant, pour un bimoteur, n'était pas plus gigantesque que beaucoup d'autres). Loin d'être dépassé, le Do 335 était le tampon idéal entre l'avion à hélice et le jet. Un avion conçu, en quelque sorte, « à l'américaine », puissant, généreux dans le volume, disposant d'une autonomie et d'un armement confortables, pouvant être décliné pour nombre de missions différentes, bref plus polyvalent et fiable que le génial mais délicat Me 262.
Que l'Allemagne n'ait pas eu les moyens de le construire, de le tester, de l'améliorer et de le mettre en œuvre de façon adéquate ne signifie nullement que le concept était mauvais. Si le Do 335 avait été développé par les Américains, il y a fort à parier qu'il aurait connu la même carrière que le Skyraider.

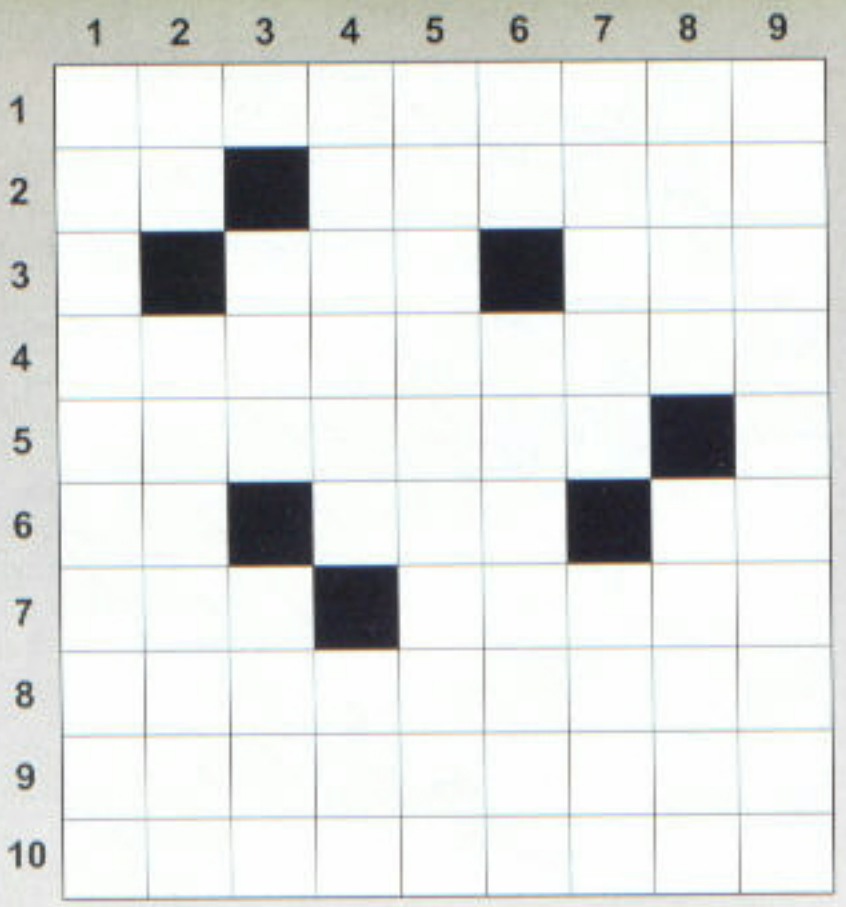
S. Jamois (Creuse)

Si votre point de vue est tout à fait respectable, il nous semble toutefois abusif de comparer le Do 335 au Skyraider. Nous n'avons jamais dit que le concept était mauvais, simplement qu'il est arrivé dans un contexte stratégique pour lequel il était totalement inadapté. En tant que chasseur de jour – ce que le Skyraider n'a jamais été – il n'avait aucun avenir, car, peu maniable, il n'apportait aucun avantage substantiel par rapport aux Fw 190D, Ta 152 et, bien sûr, Me 262.

REPOS !

Vous pouvez fumer.

Un indice, chez vous, pour le 1 horizontal.



HORIZONTAL
1 – Figure d'as.
2 – Diminutif de Lisounov – Participa activement.
3 – Peut faire la police chez les pilotes – Inversé et parfois sur le dos.
4 – Organisation internationale anti-terroriste – Des cas avec des tifs.
5 – Hâteras.
6 – Adverbe – Possessif – S'oppose au pénultien.
7 – Constructeur aéronautique indien – Le parachutisme en est un.
8 – On ne l'attend plus.
9 – Ce vampire ne doit rien à de Havilland.
10 – Former.

VERTICAL
1 – Mécanicien, puis pilote en 1917, il construisit plus de 50 modèles d'avions.
2 – Note – Château et traité.
3 – On en a vu les rois sur l'écran – Lâcher de ballons.
4 – Proviens – Concurrent de Bouygues.
5 – C'est une huile – Parées mais encore en désordre.
6 – Romains – Homme politique italien.
7 – Sans elles, si l'on peut dire, pas d'avion – Mers el-Kébir pour les Anglais.
8 – Élément d'Antonov – Cimetière pour Ju 52/3m.
9 – À bord, a toutes les latitudes... et toutes les longitudes.

Solution dans le prochain numéro.

Grille composée par Jean-Thierry Garrigues

REÇU 5 SUR 5

Il y a mile et mile

J'ai lu le n° 25 et je voudrais commenter l'article sur l'opération « White ». J'en avais déjà entendu parler, avec quelques lignes dans Malta, the Thorn in Rommel's Side *par Laddie Lucas et dans* Wings of War *du même auteur. Dans ce livre, il est dit que les Hurricane ont été lancés à 450 miles de Malte. Le problème, c'est que 450 miles, cela représente 833 km pour la Royal Navy (1 mile nautique = 1 852 mètres), mais les pilotes de la RAF pensaient être à seulement 724 km de Malte (1 statute mile = 1 609 mètres). Et il semblerait que cet écart de 109 km soit l'une des raisons du fiasco.*

J. Forget (Liancourt-St Pierre, Oise)

C'est en effet la thèse avancée par la commission d'enquête nommée par Winston Churchill. Elle n'est toutefois pas réellement convaincante.
Sans nous embarquer dans des explications complexes, rappelons seulement que des six Hurricane du second groupe, lancé à plus courte distance de Malte que le premier, il n'y aura aucun survivant. Si erreur de calcul il y avait eu, le premier groupe aurait connu le même sort. Or, quatre des six Hurricane ont réussi à se poser à Malte.

« Killer » Caldwell

Plusieurs lecteurs nous ont signalé que Clive Caldwell est considéré comme le vainqueur de l'as allemand Erbo von Kageneck, le 24 décembre 1941. Ce fait est rapporté dans la bibliogaphie que lui a consacrée son frère, August.
Informé par un membre de la famille en 1985, Caldwell répondit : « *Me voir confronté à un fait qui, jusqu'à la réception de votre lettre, n'était plus pour moi qu'une lointaine, brève et non concluante rencontre, m'est extrêmement pénible.* » Caldwell avait, en effet, consigné un Bf 109F endommagé dans son carnet de vol.

Nous avons tort et nous le prouvons !

D'abord, félicitations pour le numéro 26 avec un très bon dossier sur les Breguet d'attaque, très documenté et agréablement présenté. Je vous écris pour vous faire part de deux remarques :
Dans l'article consacré au GC III/6, il me semble qu'il y a une erreur dans la planche du MS.406 de Le Gloan p.69 : le code sous la voilure est donné pour N-554, alors que la planche montre «14 » sous l'aile gauche. Toujours pour le même avion, au moins deux publications donnent son numéro de série comme étant le 163 et non le 193. Qu'en est-t-il ?

Il semblerait que nous nous soyons pris les pieds dans le tapis. En effet, c'est bien le n° 163 et il portait le matricule militaire N-483 ! Difficile de plus embrouiller les choses. Il y a des jours comme ça...
Vous trouverez une photo de l'appareil en bas à gauche, après son transfert au GC III/3. L'inscription « Peau d'Vache » est postérieure à son service au III/6, dont il a conservé le disque sur la dérive.

En revenant sur l'article consacré au GC II/3 (A-J. n° 11), je me suis interrogé sur la photo du haut de la p. 61 qui montre un chasseur écrasé en 1940. Il ne peut s'agir d'un Morane 406, comme le suggère la légende. En effet :
– les stabilisateurs sont trop hauts et sans contrefiche;
– la dérive est trop large (même s'il manque le gouvernail);
– la cocarde de fuselage est placée plus en arrière sur les Morane;
– les trappes de train ne peuvent être celles d'un Morane;
– la prise d'air sous l'avion est trop grande et surtout trop en arrière.
Bref, tous ces indices montrent que l'avion est un Dewoitine 520.
Mon but n'est guère d'être critique ici; j'espère que mes suggestions seront prises comme un échange entre passionnés et non comme une critique exacerbée.

P. Guirec (Plomelin, Finistère)

Vous avez aussi raison sur ce point et nous avons déjà suggéré à l'auteur de l'article en question de changer ses lunettes ou de se recycler dans les trains électriques. C'est bien un Dewoitine D.520.
Merci pour ces rectifications et, en ce qui concerne votre dernier paragraphe, n'ayez aucune crainte.

Cliquez ici !

aérostories

www.aerostories.org

Retour sur les Breguet d'assaut

Suite à votre article sur les Breguet au combat du n° 26, je me permets de rectifier une erreur au sujet du crash, le 14 juin, du Bre 693 n° 80 (équipage S/Lt Dutertre et C/C Malouet) du GBA II/51. Celui-ci n'est pas tombé à Bouguenais (ou Nantes-Bouguenais, comme on le lit dans deux autres ouvrages consacrés à l'aviation française de 39/40), mais sur le territoire de la commune de Bercenay-le-Hayer, située dans le département de l'Aube, à 20 km au sud-ouest de Romilly-sur-Seine.
Cet appareil, après avoir décollé d'Orléans-Bricy, fut touché dans le secteur de Romilly (lieu de sa mission) par l'*Oberfeldewebel* Hans Umbach (III./JG 1). Il s'écrasa dans l'Orvin, ruisseau situé à la sortie de Bercenay-le-Hayer, à une quinzaine de kilomètres du pont où passe la route menant à la comme de Bourdenay (cherchez l'erreur !), distante de quelques centaines de mètres.
Dans sa chute l'avion tua deux militaires français qui se lavaient au bord du ruisseau. Il s'agit des soldats Marcel Chauveau et Alexis Simonnet. Le nez du Breguet était planté dans la rive gauche, son fuselage barrant l'Orvin. Quant à l'équipage, était-il resté dans l'avion ou avait-il sauté en parachute ? Le doute subsiste. D'après les rares témoins encore vivants, mais qui n'ont pas assisté à la scène, il aurait sauté en parachute. D'après les archives de l'unité, l'avion avait ses moteurs en feu et le C/C Malouet (mitrailleur) eut d'ailleurs les mains brûlées. Ce qui est certain, en revanche, c'est que les archives communales possèdent un morceau de harnais de parachute, dont je joins une photo. On peut lire, écrit à la main : Dutertre, le nom du pilote du Bre 693 n° 80.
Je profite de l'occasion pour lancer un appel aux lecteurs qui pourraient me fournir des documents, témoignages et photos concernant l'aviation dans la région de Romilly. Je les remercie par avance.

J. Fournier (25, rés. La Belle Idée - 10100 Romilly-sur-Seine)

En effet, nous avions été très surpris de voir un avion touché à mort effectuer un vol de quelque 400 km vers l'ouest... Cependant, toutes les archives consultées, y compris le journal de marche du groupe, mentionnent Bouguenais. Merci pour cette clarification.

Aéro-Bib

Les papies font de la résistance

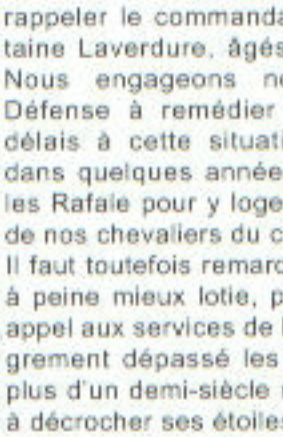
Ne vous y trompez pas ! Sous l'aspect d'un innocent « petit Mickey », cette BD est un véritable réquisitoire contre la politique de la France en matière de défense aérienne. C'est un constat accablant de l'état de délabrement de notre armée de l'Air, notamment dans le domaine du recrutement. Car, en effet, pour renforcer l'efficacité de son intervention en Bosnie, la voilà contrainte de rappeler le commandant Tanguy et le capitaine Laverdure, âgés d'au moins 70 ans ! Nous engageons notre ministre de la Défense à remédier dans les plus brefs délais à cette situation inacceptable, car dans quelques années, il faudra aménager les Rafale pour y loger les fauteuils roulants de nos chevaliers du ciel.

Il faut toutefois remarquer que l'US Navy est à peine mieux lotie, puisqu'elle fait toujours appel aux services de Buck Danny, qui a allégrement dépassé les 80 ans et qui depuis plus d'un demi-siècle n'a toujours pas réussi à décrocher ses étoiles de général.

Cela dit, grâce à la plume de chirurgie esthétique d'Yvan Fernandez, le tandem le plus célèbre de l'armée de l'Air n'a pas pris une ride. Le charisme de Tanguy est intact et le charme de Laverdure, malgré son sonotone et son dentier collé au Polident, fait toujours autant de ravages dans les cœurs féminins.

Plaisanterie mise à part, le graphisme est séduisant, le scénario de Jean-Claude Laidin réaliste, que demander de plus, sinon que de replonger dans les saines lectures de notre jeunesse avec un bonheur à peine dissimulé.

Prisonniers des Serbes – J-C.Laidin & Y.Fernandez – Dargaud – Prix : 8,40 euros. http://presse.dargaud-lombard.com (mot de passe : images).



Prédateurs marins

Nous pensions le genre oublié, mais voici que Chris Goss nous propose un album composé de photos d'hydravios de la Luftwaffe. Publié dans un format proche du A4, il comporte plus de 250 photos, la plupart inédites, dont 10 en couleur. La couverture de chaque type dépend de son importance numérique, mais aussi des trouvailles des deux co-auteurs, car les photos proviennent presque toutes de collections privées. L'Arado 196 et le Heinkel 115 font ici figure de privilégiés, mais nous ne nous en plaindrons pas, car certaines photos sont réellement intéressantes.

Nous émettons un énorme regret : la mise en page et la mauvaise qualité du papier ne rendent pas justice à ces documents historiques.

Luftwaffe Seaplanes 1939-1945 – C.Goss & B.Rauchbach – Crécy Books – www.crecy.co.uk

Britain's First

L'ouvrage est sous-titré « *A Complete History* » et nous pouvons vous assurer que ce n'est pas de la publicité mensongère. Bâti sur le même modèle que le Stirling que nous avons chroniqué dans le numéro précédent, le Blenheim comporte quelque 650 pages, plus de 200 photos (plus 2 photos couleur d'époque, les autres représentant des « Warbirds ») et 8 pages de profils en couleur.

L'ouvrage est assez fascinant à lire, car, après la partie R&D et technique, vient la partie opérationnelle qui occupe près de 450 pages. Les pertes sont données en annexe de chaque chapitre. Celles concernant la campagne à l'Ouest sont particulièrement édifiantes. Quand on pense que certains osent prétendre que la RAF ne s'est pas battue en France, alors que 71 Blenheim ont été rayés des contrôles entre le 10 et le 14 mai 1940, la plupart par action de l'ennemi...

On trouve quelques photos saisissantes de raids effectués en août 1941 au-dessus des Pays-Bas. Par contre, l'utilisation des Blenheim par les autres forces aériennes se résume à quelques lignes et quelques photos. Si vous y cherchez des informations sur les unités FAFL, vous serez déçu. En revanche, vous y découvrirez une photo « du » Mk. IVF à Port-Gentil.

Un récapitulatif des pertes classées, non par ordre chronologique, mais par numéro de série aurait été le bienvenu.

The Bristol Blenheim, A Complete History – G.Warner – Crécy Books.

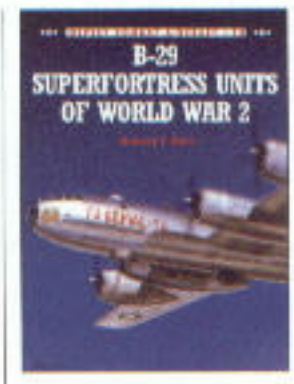
Insignes honneurs

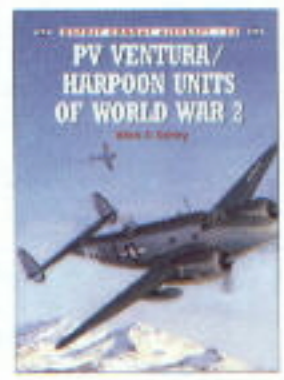
Depuis « le » Moreau-Bérillon, introuvable sauf à Drouot, rien n'avait été entrepris sur les insignes de l'aviation française, pourtant si riche en la matière. L'ouvrage de Ph. Bartlett comble en partie cette lacune – en partie, car il s'arrête à 1918.

S'inspirant de son prédécesseur, il a suivi un ordre logique (de la SAL 1 à la 582) pour présenter les insignes de poitrine, un bref historique de l'unité et l'origine de chaque insigne. Nous avons eu un peu peur en constatant que les reproductions des insignes de poitrine étaient en noir et blanc, mais à la fin du livre vient un cahier en couleur détaillant, cette fois, les insignes de fuselage. Mais là où l'auteur fait preuve d'une véritable originalité, c'est en présentant les titres d'épaule, les pattes de collet, les broches, les brevets et les médailles.

À noter que le texte est bilingue, français/anglais. Nous regrettons la couverture souple en plastique qui donne la scoliose au livre quand il est rangé verticalement.

Les Insignes de l'Aéronautique Militaire Française Jusqu'en 1918 – Ph.Bartlett & F.Blech – Indo Éditions – Prix : 60,22 euros.





Osprey rides again

Poursuivant sa passionnante série « *Combat Aircraft* », Osprey nous propose deux nouveaux titres. Si le B-29, surtout parce qu'il est signé Bob Dorr, apparaît comme un « must », le PV Ventura/Harpoon ne manque pas d'intérêt, ne serait-ce que parce que cet appareil est l'un des avions de combat les plus méconnus de la Seconde Guerre mondiale. Il s'est pourtant battu aux quatre coins du globe, avec la RAF dans les opérations « Circus » et « Ramrod », avec la RAAF, la RNZAF et l'US Navy dans le Pacifique, des Gilbert aux Aléoutiennes, mais aussi dans l'Atlantique et en Méditerranée.

Évidemment, le B-29 est un morceau de choix. L'auteur retrace la genèse de l'appareil, avec le « Projet Manhattan » en toile de fond, puis esquisse l'organisation mise en place pour déployer les unités de B-29 en combat. Avec l'arrivée de Curtiss E. LeMay pour reprendre les choses en mains, les B-29 lancent le premier raid incendiaire sur Tokyo le 9 mars 1945 : probablement le plus meurtrier de la guerre, 84 000 victimes. Puis vient le point d'orgue, la raison même de l'existence du B-29 : le lancement des deux bombes atomiques.

Le texte est vivant, bien documenté. L'ouvrage est abondamment illustré et le dessinateur s'est manifestement fait plaisir (et à nous aussi) en reproduisant de manière fidèle autant de « nose-arts » qu'il était possible de réaliser avec les documents existant – en plus des planches montrant les avions en entier.

B-29 Superfortess Units of WW2 – R.F.Dorr – Osprey Combat Aircraft n° 33.
PV Ventura/Harpoon Units of WW2 – A.C.Carey – Osprey Combat Aircraft n° 34.
www.ospreypublishing.com

Monographies

La librairie Drivers relance les fameuses monographies polonaises dont l'inconvénient majeur résidait dans la langue. On connaît bien ces ouvrages, bien présentés, abondamment illustrés et relativement complets pour le format. On les connaissait, mais maintenant, on peut les comprendre... c'est quand même mieux !

Lockheed P-38 Lightning, vol. 1 – K.Janowicz & A.Jarski – Les Carnets de l'Aviation, Éditions Drivers – Prix : 25 euros + 5 euros de port.
Drivers, BP 99, 31013 Toulouse Cedex 6
www.drivers.fr

bliothèque

LE COUP DE C♥UR DU BIMESTRE

Si tous les Spit du monde...

Que voilà un livre attendu depuis de longues années : les Spit sous livrée étrangère. Soyons clairs et directs : c'est la première fois qu'un immense empilement de tableaux nous paraît aussi agréable à lire. Les listings d'Air Britain n'ont jamais été destinés à servir de livres de chevet. Il faut les prendre pour ce qu'ils sont : une source de référence, que l'on ne sort de l'étagère que lorsque le besoin s'en fait sentir. Mais là, c'est un virage à 180°.

L'ouvrage est beau, bien présenté, bourré de photos et de profils en couleur. Un régal pour les yeux.

En tout, 46 pays ont utilisé (ou failli utiliser, comme la Bulgarie ou l'Estonie) le Spitfire. Des cartes permettent au lecteur peu familiarisé avec la géographie de situer chaque pays.

Chaque chapitre commence par un bref rappel historique sur le pays dans la Seconde Guerre mondiale, des informations sur les unités ayant été équipées (avec généralement le nom des différents commandants et parfois les bases), un glossaire des abréviations et quelquefois des notes complémentaires sur le camouflage ou autres informations spécifiques. Vient ensuite le cœur du sujet, le listing recensant chaque appareil connu, depuis sa prise en charge par la force aérienne concernée jusqu'à sa disparition (soit effective, soit dans la nature...), avec entre les deux son parcours d'une unité à l'autre. Vous l'aurez compris, c'est un travail de fou qui tient sur près de 500 pages et qui complète admirablement celui de Shacklady.

Comme par hasard, on s'est surtout penchés sur le sort des Spitfire français. Comme on pouvait s'y attendre, l'affaire n'est pas simple car les archives sont incomplètes. Les auteurs ont recensé environ 531 Spitfire et 157 Seafire livrés à la France. Il faut avant tout savoir de quoi l'on parle. Les appareils utilisés par les quatre groupes ayant opéré en Grande-Bretagne (*Île-de-France, Alsace, Berry* et *Cigognes*) n'étaient que prêtés par la RAF. Ils n'apparaissent dans la liste que si ces avions ont été effectivement cédés à l'armée de l'Air aux termes de l'accord Hartemann-Dickson entré en vigueur le 24 novembre 1945. En revanche, sont inclus les appareils livrés en Afrique du Nord à partir du début 1943, dont la situation paraît beaucoup plus embrouillée. En effet, sont exclus de la liste certains avions, comme le JL244 (cf Aéro-Journal n° 10) qui, pourtant, portait les marques de nationalité françaises, mais sont inclus d'autres qui ne devraient (théoriquement) pas y figurer, comme le JL316, revêtu des marques de nationalité britanniques et détruit accidentellement en décembre 1943.

L'explication est que le premier a dû être rendu à la RAF en bon état et donc considéré comme « prêté », au même titre que les Spitfire de l'*Alsace*, par exemple. Le second a dû être rétroactivement affecté à la France fin novembre 1945 à des fins de régularisation administrative.

Plus simple, évidemment, est le sort des Seafire de l'Aéronautique navale et des Spitfire utilisés en Indochine, tous livrés après novembre 1945.

Le lecteur trouvera un chapitre sur les Spitfire de la Luftwaffe, qu'elle n'a pas achetés bien cher, et quelques curiosités, comme le Spit transformé en prototype ADAV au Brésil dans les années 50. Il lira que le seul Spitfire irakien est un appareil vendu par Israël à la Birmanie et qui a atterri en urgence lors du convoyage.

En annexe figure le récapitulatif par pays indiquant un total de (environ) 6 845 Spitfire et 212 Seafire utilisés par des forces aériennes autres que la RAF, auxquels il faut retrancher 157 exemplaires cédés entre aviations étrangères. Ce nombre représente à peu près le quart de la production globale.

Spitfire International – H.Terbeck, H.van der Meer & R.Sturtivant – Air Britain – Prix : 39,50 £ (non adhérents) plus frais de port.
e-mail : mike@absales.demon.co.uk

« Jubilee »

Dieppe était à la mode cet été, et c'est tant mieux. On ne rendra jamais assez hommage aux sacrifiés de « Jubilee ». Ce livre est un complément idéal à celui d'Yves Morieult (à moins que ce ne soit le contraire), car il présente les autres aspects de l'opération du 19 août 1942, y compris les combats aériens – mais d'une manière plus globale.

La synthèse des auteurs sur les causes de l'échec, soigneusement étayée, est intéressante à lire. Reste la grande question : cette opération se justifiait-elle ? Dire que « Jubilee » fut une répétition générale et que les Alliés en tirèrent de précieux enseignements pour « Overlord » contient une petite part de vérité et une grosse part de mensonge et, à ce sujet, les auteurs rejoignent notre propre analyse (à moins que ce ne soit le contraire). En juin 1944, les Alliés bénéficièrent aussi et surtout de l'expérience d'autres débarquements, en Afrique du Nord, en Italie et dans le Pacifique. Justifiée ou non, cette opération fut un chef-d'œuvre de mauvaise planification, de déficit de communication et de choix erronés.

L'ouvrage est très beau, agréablement mis en page et il ne doit pas être considéré seulement comme un livre-anniversaire.

Dieppe, opération Jubilee – Ph.Chéron, T.Chion & O.Richard – Éditions Petit à Petit – Prix : 39 euros.
www.petitapetit.fr

Tueurs de MiG

Dans la collection « Frontline Colour », Osprey propose un volume consacré au 4th FIW, unité mythique s'il en est. Mythique, parce qu'avec ses 506 victoires, ce Wing a remporté plus de 60% des victoires homologuées aux forces de l'ONU en Corée – ce qui représente une moyenne de 7,5 victoires par pilote. Il compte 25 des 40 as officiels, dont le dernier, d'ailleurs, ne sera reconnu qu'en... avril 2000.

Comme le nom de la collection l'indique, l'iconographie est exclusivement composée de photos en couleur, toutes superbes et bien mises en valeur, même s'il est dommage que quelques-unes soient coupées en deux par la reliure.

F-86 Sabres of the 4th FIW – W.Thompson – Osprey Frontline Colour n° 6.
www.ospreypublishing.com

Banshee

Un peu hors-sujet en ce qui nous concerne, mais qui, après avoir lu Buck Danny, n'est pas tombé amoureux de ces chasseurs embarqués américains des années 50 ?

Pas grand chose à dire sur ce 182ème volume de la collection « In Action » de Squadron/Signal, sinon qu'il est aux mêmes standards que tous ceux qui l'ont précédé.

FH/F2H Banshee – J.Mesko – Squadron/Signal.

Tueurs de MiG (II)

Décidément, les « tueurs » de MiG sont à l'honneur chez les éditeurs anglo-saxons et Speciality Press nous gratifie d'un superbe ouvrage sur le sujet.

Ce livre est en fait un recueil de souvenirs et d'anecdotes de pilotes (mais aussi de mécanos) de Sabre face aux MiG 15 coréens. Les histoires sont relativement courtes et révèlent souvent des détails et des aspects de la guerre aérienne méconnus.

L'illustration est absolument superbe, avec une majorité de photos couleur de première qualité.

On trouvera en annexe la liste de toutes les victoires, mais aussi des pertes, ainsi que la liste complète des F-86 ayant combattu en Corée.

MiG Alley, Sabres vs. MiGs Over Korea – W.E.Thompson & D.R.McLaren – Speciality Press, distribué en Europe par Midland Publishing.

Prochain numéro

COMBATS AÉRIENS EN INDOCHINE

1939/1945

Meuh non ! J'y suis pour rien.

Au catalogue

Croix de Lorraine sur Dieppe
Yves Morieult

120 pages, près de 90 photos.

Prix : 25,90 euros + port.
France : 5,oo euros
CEE + Suisse : 7,oo euros
Autres : 8,50 euros
Envoi en *Colissimo suivi*.

Normandie-Niémen
C-J. Ehrengardt

Hors-série n° 3 d'Aéro-Journal.
84 pages, plus de 80 photos et 8 pages de planches en couleur, cartes et nombreuses annexes (liste complète des pilotes et des victoires, bases, composition des escadrilles...)

Prix : 13,90 euros, port compris

Les Jets Allemands

Hors-série n° 4 d'Aéro-Journal.
100 pages, 80 photos et 17 pages de planches en couleur, carte.
Me 262, Me 163, He 162, Ar 234, Ba 349, DFS 228/346, Fi 103, He 178, He 280, Go 229, Ju 287, Me P 1101.

Prix : 13,90 euros, port compris

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47551 Agen-Boé Cedex 1

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 29 au n° 34 inclus :**
France : 32,8o euros - UE, Suisse, DOM-TOM : 37,35 euros - Autres pays : 41,2o euros.

☐ **Je souhaite recevoir :**
__ **exemplaire du/des n° 11 / 15 / 16** - Chaque numéro : 6,55 euros port inclus (tous pays).
__ **exemplaire du n° 22 / 26 / 27** - Chaque numéro : 7,15 euros port inclus (tous pays).
__ **exemplaire(s) du hors-série *Normandie-Niémen*** - voir tarifs ci-dessus.
__ **exemplaire(s) du livre *Croix de Lorraine sur Dieppe*** - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – Nous n'acceptons plus les eurochèques.**

☐ **Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

CHOC DE CIVILISATION

Le fait que la Kriegsmarine ait établi une base de sous-marins à Penang (aujourd'hui Pulau Pinang), île au nord-ouest de la Malaisie, est généralement peu connu. Mais, ce que l'on sait sans doute encore moins, c'est que les Allemands y maintenaient un détachement d'hydravions Arado 196 et que ceux-ci effectuaient des missions de reconnaissance en arborant tantôt des cocardes japonaises, tantôt des cocardes britanniques et, même parfois, des cocardes... françaises.

Le témoignage qui suit est extrait du livre *Shito no Suiteitai* de H. Yasugana. Nous remercions M. Hiroyuki Takeuchi pour l'autorisation de le reproduire ici.

« La nuit suivante, on nous a projeté un film dans le hangar. C'était un western intitulé " Western Union ". Le film était en anglais, mais l'histoire n'était pas difficile à suivre. C'était l'histoire d'Américains courageux, opiniâtres et motivés. Quand on a regagné nos quartiers, j'ai dit : " Eh bien ! c'est ces gars-là qu'on combat. Pas étonnant que les combats soient si durs. *" Aoki est resté silencieux et a marmonné quelque chose comme : "* Tu sais, ce n'est qu'un film. *"*

« Koritani, qui marchait devant nous, s'est retourné et a grimacé en signe s'acquiescement. Tout le monde pensait la même chose. Cependant, j'ai repensé à l'hydravion allemand que j'avais vu la veille et à la précision étonnante avec laquelle il avait été construit. Les Allemands et les Américains devaient avoir à peu près les mêmes standards industriels et, dans ce domaine, nous étions loin derrière les Américains. Cette idée me préoccupait.

« Juste avant le repas de midi de la veille, un hydravion biplace de la marine allemande nous avait rendu visite. L'avion était un monoplan à aile basse avec deux flotteurs, légèrement plus petit que notre hydravion Type 0 [Mitsubishi F1M " Pete " – NDLR]. *C'était un hydravion de reconnaissance qui venait du poste de commandement de la flotte des sous-marins installé à Penang. Il avait amerri en douceur à environ 200 mètres de notre PC. Un amerrissage parfait. L'avion avait brutalement décéléré à basse altitude, redressé en anticipant le décrochage et avait touché l'eau en douceur par l'arrière des flotteurs. Ce fut une surprise pour moi qui croyais que nous autres, les Japonais, étions bien meilleurs que les Blancs dans une manœuvre aussi délicate que constitue un amerrissage. "* Celui-là, c'est un bon ! *", remarqua quelqu'un à côté de moi.*

« Les deux officiers de la marine allemande pénétrèrent dans le PC. Le pilote était un grand gaillard, d'au moins dix ans de plus que moi. Il tendit une grosse main maladroite à notre commandant et je me suis demandé comment un tel battoir avait pu mettre autant de douceur dans sa manœuvre d'amerrissage. Il a dit qu'il était venu pour faire changer les flotteurs. Alors, on a tiré l'hydravion jusque dans un hangar et notre équipe de maintenance a préparé une paire de flotteurs, des mâts et des entretoises. Les flotteurs étaient plus petits que sur notre Type 0 et je me suis senti tout fier en constatant qu'ils avaient l'air plus trapus et moins raffinés que les nôtres. Toutefois, ce sentiment ne devait pas durer, car le pilote aux grosses mains avait commencé à donné ses instructions aux hommes qui nous aidaient à démonter les flotteurs.

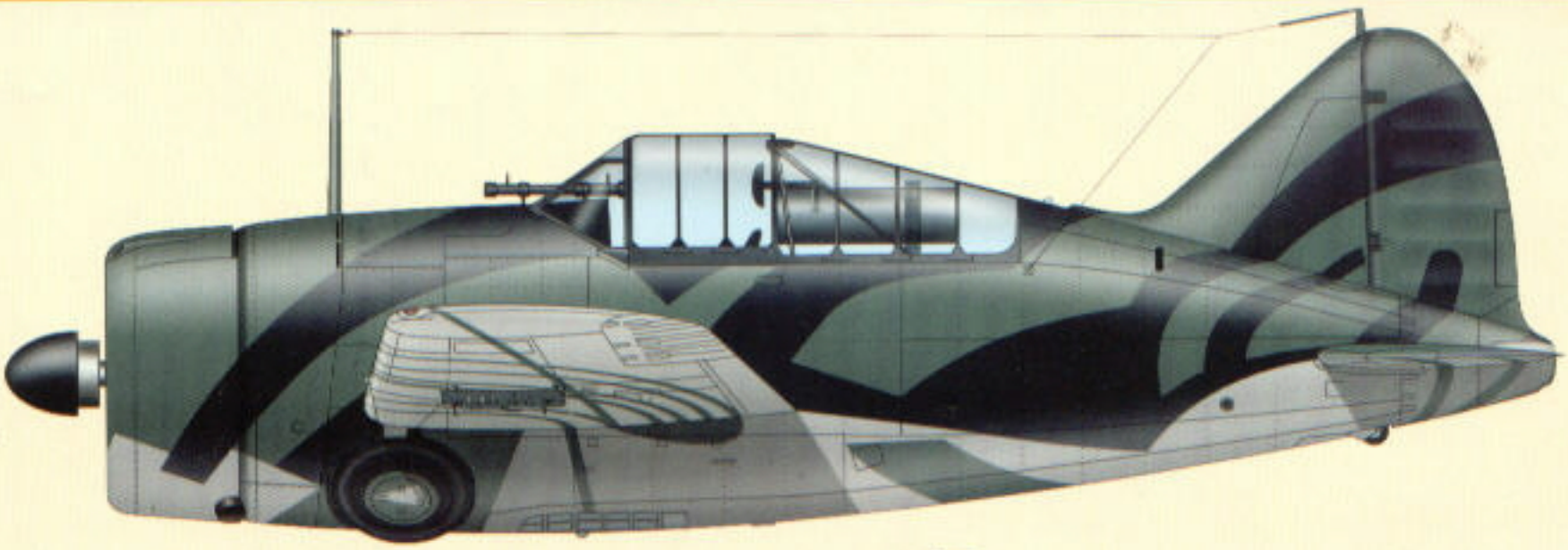
« Choi ue, mou choie ue – plus haut, un peu plus haut, disait l'Allemand en japonais. Mais c'était à peu près tout ce qu'il connaissait de notre langue. Les instructions " à gauche " et " à droite " furent données en allemand et avec force gestes. Quand les ferrures des mâts furent ajustées au fuselage, notre équipe inséra rapidement les boulons. Puis, les boulons furent fixés aux flotteurs et aux mâts latéraux, et en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire les deux nouveaux flotteurs avaient été installés. Les équipes de maintenance de Singapour étaient très expérimentées et réalisaient cette opération les yeux fermés, mais les équipes de la flotte, les pilotes et les officiers furent très surpris. Il fallait dix fois plus de temps pour effectuer un tel changement sur un Type 0 ! Et l'officier allemand n'avait donné ses ordres que par gestes...

« La curiosité s'empara de moi. Je me suis penché en avant sur l'établi installé entre les deux flotteurs et, prenant la clef à molette des mains d'un des mécanos, j'ai agrippé un des nouveaux boulons qu'il était en train de serrer. J'étais persuadé qu'il y avait un jeu considérable entre le trou et le boulon pour que celui-ci soit rentré si facilement. Force me fut de constater qu'il n'y avait aucun jeu, pas même un dixième de millimètre et peut-être même pas un centième ! La précision était incroyable. Impensable, même. Et ce boulon avait été forgé dans un acier de haute qualité au poli impeccable. Je n'étais pas expert en acier, mais la différence avec le nôtre sautait aux yeux.

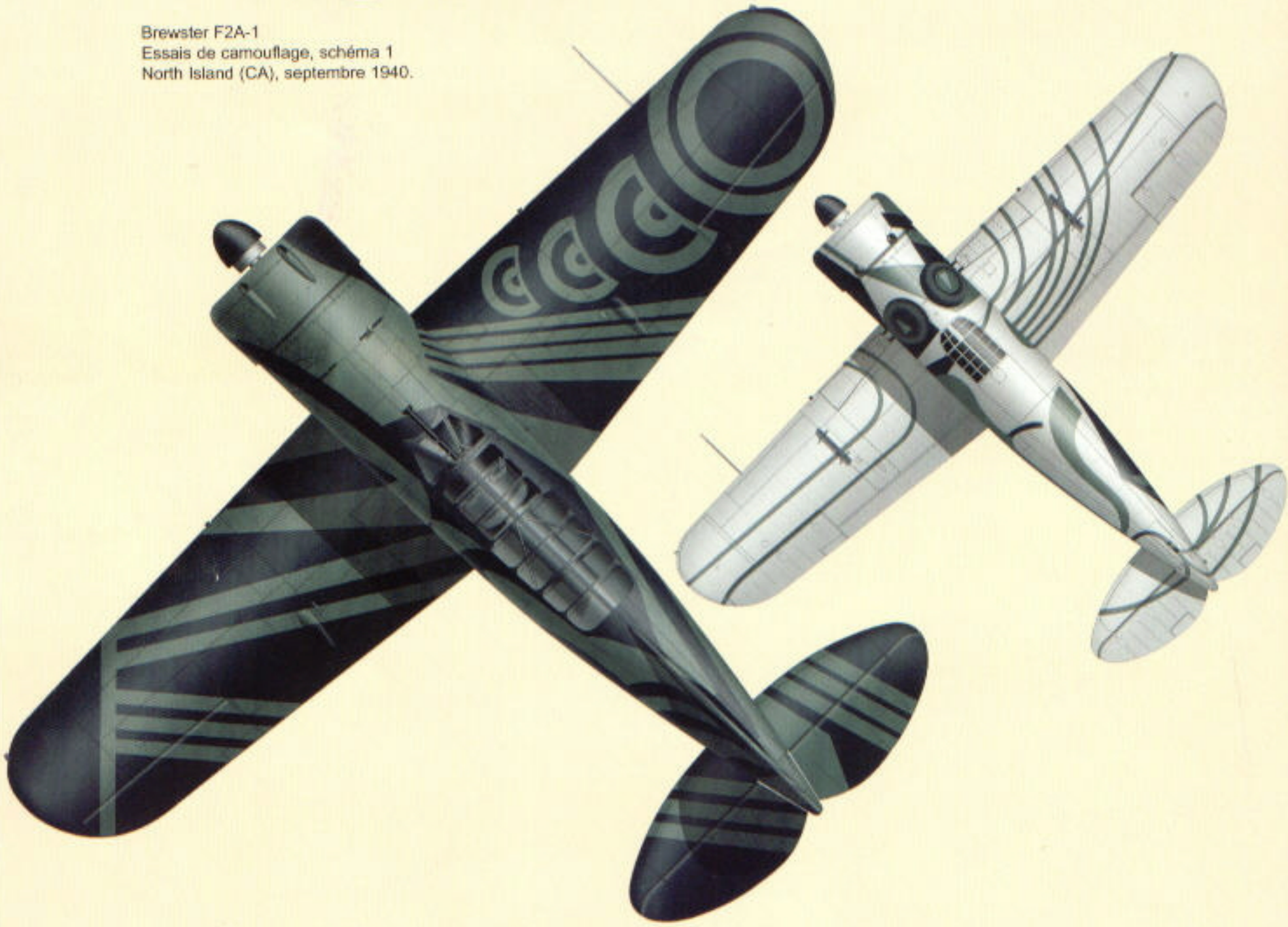
« Il y avait un monde de différence dans la précision de nos produits et dans la qualité de nos matériaux. Au moins, les moteurs Kinsei ne m'ont jamais lâché lors de nos longs survols de la mer. J'étais convaincu que les gens qui construisaient nos moteurs et ceux qui construisaient les cellules n'avaient pas tout à fait la même qualification. »

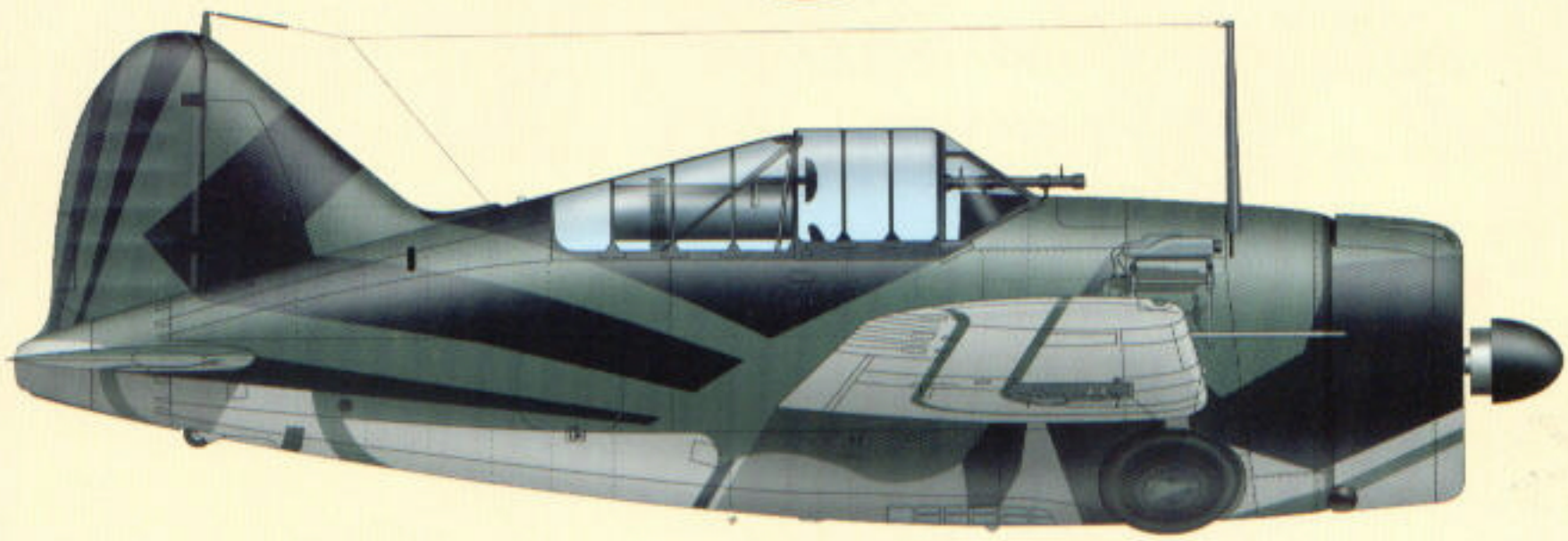
© P-A. Tilley, 2002

Impression d'artiste d'un Arado 196A-1 de Penang.



Brewster F2A-1
Essais de camouflage, schéma 1
North Island (CA), septembre 1940.





© P-A. Tilley 2002